Словесность и история. Журнал филологических и историко-культурных исследований
Словесность и история. 2026. № 1. С. 49–82
https://doi.org/10.31860/2712-7591-2026-1-49-82
Научная статья

Texts and History. Journal of Philological, Historical and Cultural Studies
Slovesnost' i Istoriia, no. 1, 2026, 49–82
ISSN 2712-7591 (Print), ISSN 3034-4514 (Online)
Research Article

Д. Г. Хрусталев

Denis G. Khrustalev

РАЗЫСКАНИЯ О ТОПОНИМАХ АФАНАСИЯ НИКИТИНА: ДЕГА

RESEARCH ON THE TOPONYMS OF AFANASY NIKITIN: DEGA

Резюме. В статье рассматриваются версии локализации топонима Дега (Дегу), дважды упомянутого Афанасием Никитиным в «Хожении за три моря», на пути из Персидского залива в Индию. Приведена подробная историография проблемы, выявлены новые географические материалы. Признаны необоснованными как версия идентификации Дега с Диу (Гуджарат), высказанная И. И. Срезневским, так и версия идентификации с Дехар (Дезат), предложенная И. П. Минаевым. Обследована гипотеза, обоснованная Л. С. Семеновым, о выделении в составе «Хожения за три моря» фрагмента о торговом пути из Ормуза до Китая, условно именуемого «маршрутник», который представляет собой текст, составленный Афанасием Никитиным по чужим рассказам накануне поездки в Индию. Эта гипотеза позволяет иначе прочитать варианты упоминания Дега в «Хожении за три моря» и предложить новый вариант его локализации — в устье Инда, в районе порта Дебал (Дайбул, Диул), который местные мореходы называли *«Дэба(л)»*.

Ключевые слова: Афанасий Никитин, «Хожение за три моря», Средние века, топонимы, историческая география, Дега, Дегу, Диу, Даибул, Дебал, Ормуз, Персия, Иран, Индия.

Информация об авторе: Денис Григорьевич Хрусталев, независимый исследователь, Санкт-Петербург, d.g.khrustalev@gmail.com; ORCID ID: 0009-0003-0687-3320.

Для цитирования: *Хрусталев Д. Г.* Разыскания о топонимах Афанасия Никитина: Дега // Словесность и история. 2026. № 1. С. 49–82.
https://doi.org/10.31860/2712-7591-2026-1-49-82

Abstract. The article examines the versions of the localization of the toponym Dega (Degu), which is mentioned twice by Afanasy Nikitin in his *Journey Beyond the Three Seas* in the segment covering his trip from the Persian Gulf to India. The article presents a detailed historiography of the problem and reveals new geographic materials. The author rebuts both I. I. Sreznevsky's identification of Degas with Diu (in Gujarat) and I. P. Minaev's identification of the term with Dexar (or Dezat). The article investigates the hypothesis proposed by L. S. Semenov about the allocation of a fragment about the trade route from Hormuz to China, conventionally called 'marshrutnik' (route-description), in the composition of the *Journey Beyond the Three Seas*. This fragment represents a text that was compiled by Afanasy Nikitin from other people's stories on the eve of his trip to India. This hypothesis allows a different reading of the variants of the references to Degas in the *Journey Beyond the Three Seas* and leads to the suggestion of a new version of its localization. The author argues for the localization of Degas at the mouth of the Indus, in the area of the port of Debal (Daibul, Diul), which was called "Deba(l)" by local sailors.

Keywords: Afanasy Nikitin, *Journey Beyond the Three Seas*, Middle Ages, toponyms, historical geography, Dega, Degu, Diu, Daibul, Debal, Hormuz, Persia, Iran, India.

This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International

Information about the author: Denis G. Khrustalev, independent researcher, St. Petersburg, Russia, d.g.khrustalev@gmail.com; ORCID ID: 0009-0003-0687-3320.
For citation: Khrustalev, D. G. (2026). 'Research on the Toponyms of Afanasy Nikitin: Dega', *Slovesnost' i Istoriia* [*Texts and History*], 1, 49–82.

Топоним Дега (Дегу) встречается в «Хожении за три моря» дважды. Оба раза он упоминается как порт на пути между Индией и Персидским заливом. Первый раз Афанасий Никитин называет его промежуточной станцией в своем морском плавании из Маската («Мошкат») в Гуджарат («Кузрят»):

«А в Гурмызе был есми мѣсяць, а из Гурмыза пошел есми за море Индѣйское по Велице дни в Радуницу, в таву с конми.

И шли есмя морем до Мошката 10 дни; а от Мошката **до Дѣгу** 4 дни; а **от Дѣга** Кузряту, а от Кузрята Конбаату, а тут ся родит краска да лекъ.

А от Конбата к Чювилю, а от Чювиля есмя пришли въ 7-ую недѣлю по Велице дни, а шли в тавѣ есмя 6 недѣль морем до Чивиля» [Хожение 1986, с. 6–7, 24, 37].

Второй раз он упомянут как порт, равноудаленный от Калхата («Галат») и Маската, на пути между Ормузом («Гурмыз») и Гуджаратом:

«А от Гурмыза итти морем до Галат 10 дни, а от Галаты **до Дѣгу** шесть дни, а **от Дѣга** до Мошката 6 дни, а от Мошката до Кучьзрята 10 дни, а от Кучьзрята до Камбата 4 дни, а от Камбата до Чивиля 12 дни, а от Чювиля до Дабыля 6 дни. Дабыло же есть пристанище в Гундустани послѣднее бесерменьству. А от Дабыля до Келекота 25 дни...» [Хожение 1986, с. 11, 24, 37].

Противоречие в описании локации Дега привело к тому, что единого мнения о его местоположении не сложилось.

Первооткрыватель «Хожения за три моря» Н. М. Карамзин в своем пересказе этот топоним пропустил — у него после Маската сразу Гуджарат: «въ Мошкатъ (Маскатъ), Кузрятъ (Гузуратъ), Камбатъ, где родится краска далекъ (индиго)» [Карамзин, с. 460]. Граф М. М. Виельгорский, переводя на английский, тоже отказался высказывать версии — у него этот топоним в именительном падеже представлен как «Дег» и отмечен знаком вопроса: *«Degh (?)»* [Major, p. 8, 19].

Специально изучавший топонимику «Хожения» И. И. Срезневский допустил, что речь идет про «Диу, что на полуострове Гуджератском» [Срезневский, с. 47, 48]. Никакой аргументации, однако, он не представил.

Чуть позднее детально обследовал тему И. П. Минаев. Он усомнился в возможности сопоставить «Дегу» с Диу в связи с невозможностью преодолеть путь от Маската до этого порта в Гуджарате за 4 дня: «если Аф. Никитин в десять дней сделал переезд [от Ормуза] до Маската, то едва ли он мог в четыре дня свершить гораздо больший переезд — от Маската до Диу»



Ил. 1. Путь Афанасия Никитина через Аравийское море в Индию. 1469 г.

[Минаев 1881, с. 16]. Действительно, если даже по прямой от Маската до Диу, то это более 1300 км, а если учитывать, что корабль маневрировал и прижимался к берегу, — не менее 1500 км. В то время, как от Ормуза до Маската по прямой лишь 450 км (если прижиматься к берегу, то 500 км), а этот путь преодолевался за 9—10 дней: в первый раз Афанасий прошел его за 10 дней, а на обратном пути — за девять [Хожение 1986, с. 6, 16; 20, 30]. Соответственно, скорость корабля не составляла более 1,5 узлов. Большая, неуклюжая, груженная лошадьми тава могла перемещаться еще медленнее. Надо полагать, что от Маската до Диу при самом благоприятном стечении обстоятельств требовалось не менее 25—26 дней. Более чем через сто лет, в 1583 г., примерно столько затратило португальское судно, груженное лошадьми (124 лошади) и перевозившее арестованного английского торговца Ральфа Фитча, на переход из Ормуза в Диу (ок. 1800 км), двигаясь вдоль побережья Синда — без захода в Маскат [Fitch, p. 252].

Кроме того, Минаев отметил другое противоречие: в тексте «Хожения» Дега определенно не соответствует Гуджарату, куда надо еще плыть.

Диу занимает остров рядом с мысом Мидвар на крайней южной оконечности полуострова Катхиявар, составляющего основную часть султаната Гуджарат. Главным портом Гуджарата был Камбей («Канбат»), но Афанасий между «Дега» и Камбеем выделял еще собственно Гуджарат («Кузрят» или «Кучьзрят»), причем до него от «Дега» следовало еще 4 дня плыть, то есть не менее 280 км. Это при том, что от Диу до Камбея ок. 300 км, а все побережье Катхиявара (и Гуджарата) не более 600 км.

Чтобы устранить эти противоречия, Минаев предложил, во-первых, считать, что под Дега скрывается некий «Dexar (или Dezat), город на персидском берегу, принадлежавший Гормузскому царю и упоминаемый Барбосой», а во-вторых, допустить, что в тексте «Хожения» вместо «от Мошката до Кучьзрята 10 дни» следует читать «от Дега до Кучьзрята 10 дни» [Минаев 1881, с. 16; Barbosa 1866, p. 35; Barbosa 1918, p. 75]. В этом случае, как считал исследователь, под портом Гуджарат скрывается, собственно, Диу, а срок в пути приходит в соответствие с реальным.

Так в историографии оформились две главные версии локализации Дега: версия Срезневского (Диу) и версия Минаева (*Dexar-Dezat*). Обе они содержат противоречия и требуют существенных допущений.

На это обратил внимание уже К. И. Кунин в опубликованном посмертно в 1947 г. научно-популярном очерке. Он подчеркнул слабость версии Срезневского, но не смог полностью согласиться с Минаевым. Кунин считал, что Афанасий привел два варианта расчета своего пути из Ормуза в Индию. Согласно второму — «от Галаты **до Дѣгу** шесть дни, а **от Дѣга** до Мошката 6 дни» — получалось, что он «зачем-то трижды пересекал океан» (Оманский залив): сначала из Калхата (в Омане) в «Дегу» (на персидском берегу или в Гуджарате), потом оттуда опять в Оман к Маскату и, наконец, из Маската снова в Гуджарат. Явную странность можно устранить признанием того, что здесь представлен не реальный маршрут Афанасия, а его пересказ возможных путей, записанный с чужих слов и ранее, чем сам Афанасий преодолел этот маршрут. Однако и в этом случае описание переходов не позволяет сопоставить Дега с Диу: из Ормуза в Калхат плыть 10 дней, а через все Аравийское море 6 дней?!

Кунин был согласен с Минаевым, что «следует поэтому искать город „Дега“ где-либо на аравийском или иранском побережье», но не видел «достаточных данных для того, чтобы отождествить ⟨...⟩ *Dexar* с „Дега“» [Кунин, с. 22–23]. Кунин «Дега» всегда отмечал исключительно в кавычках и без точной локализации. А в своей художественно-исторической повести «За три моря» сюжет с этим топонимом вообще пропустил. Однако парадоксальным образом на карте, прилагаемой к немецкому переводу его сочинения, издававшемуся в Берлине в 1951 и 1952 гг., *«Degu»* отмечено на месте Диу [Kunin].

И. П. Петрушевский в комментариях к первому академическому изданию «Хожения», вышедшему в 1948 г., также поставил под сомнение версию Срезневского. Он привел те же аргументы, что и Кунин, — не подходит, прежде всего, время в пути от Маската (в одном месте указано 4 дня, а в другом — 6 дней): «То и другое невероятно, если Дега = Диу». Однако, отметил Петрушевский, не подходит и версия Минаева про «Дехач (или Dezat)», поскольку

«неясно, заезжал ли Афанасий Никитин в Дегу, уже миновав Маскат, или, напротив, еще не доезжая Маската». Петрушевский резюмировал: «По-видимому, здесь память изменила нашему путешественнику, и сделать какой-либо категорический вывод относительно местоположения Дега трудно. Можно лишь допустить, что Дега — не индийский город Диу, а один из пунктов на оманском или иранском берегу Персидского залива» [Хожение 1948, с. 159, примеч. 53]. Эти выводы опять парадоксальным образом не совпали с изображением на прилагаемой к изданию карте, на которой «Дегу» отмечено как Диу. То же в позднейших переизданиях 1958 и 1960 гг. [Хожение 1958, с. 206–207, примеч. 53; Хожение 1960, с. 80].

Фронтально проработавший топографию «Хожения» Л. С. Семенов склонялся к версии Минаева: Дега — «по-видимому, Дезат на персидском берегу, подчиненный мелику Ормуза» [Семенов, с. 68]. А противоречие с несколькими версиями пути разрешал предположением, что второй текст, где «от Галаты **до Дѣгу** шесть дни, а **от Дѣга** до Мошката 6 дни», ошибочен, он относится к вставке, иному сочинению Афанасия Никитина — «маршрутнику», «где названы и те места, в которых путешественник не был, но сведения о которых собрал» [Семенов, с. 70]. Эта же позиция была отражена в комментариях к третьему академическому изданию «Хожения», вышедшему в 1986 г. под редакцией Я. С. Лурье и Л. С. Семенова [Хожение 1986, с. 145–146, примеч. 60]. На прилагаемой там карте «Дега» отмечен на северном побережье Аравийского моря, на равном удалении от Ормуза и устья Инда — примерно в районе современного порта Гвадар, некогда зависимого от султаната Оман, теперь территория Пакистана [Хожение 1986, с. 57]. Можно сказать, что это отражало откорректированную Семеновым версию Минаева.

Однако, несмотря на авторитет Минаева и академического издания «Хожения», никакого общепринятого мнения о локализации Дега не сложилось. Нередко исследователи просто обходят эту проблему молчанием [см.: Баранов; Ильин; Осипов, Александров, Гольдберг; Синицына; Тетенькина; Малето, с. 104, 356; Толстов, с. 174–175]. Так поступала уже Е. А. Мирожина в своем очерке об Афанасии Никитине, приуроченном к 450-летию путешествия: «Отмечал Афанасий Никитин встречавшиеся города: Мошкота, Дегу, Кузьрят, побережье Канбат (Камбаят)» [Мирожина, с. 9]. Так и в художественной прозе. В. С. Прибытков в своем романе «Тверской гость» упомянул Дегу вскользь, но назвал портом именно индийским: «От Ормуза до Дегу — первого индийского порта — шли через аравийский порт Маскат две недели. Потом были Гуджерат и Камбаят...» [Прибытков, с. 185]. Впрочем, этот автор, скорее всего, плохо представлял географию региона, поскольку

на прилагаемой карте отметил «Дегу» примерно на месте современного Мумбаи (Бомбея) [Прибытков, с. 3].

Бывало и так, что комментаторы просто пересказывали версии предшественников и устранялись от выбора собственной позиции [Morris, p. 504; Brown, p. 187; Kempgen, S. 231–232]. Например, в тверском издании «Хожения», вышедшем в 2003 г., повторили сомнения Кунина, причем указали, что *Dexar* (*Dezat*) — «иранский» [Хожение 2003, с. 130, примеч. 64]. Однако на прилагаемой карте опять отметили «Дега» как Диу.

В целом можно сказать, что по числу публикаций преобладают сторонники Срезневского, считающие, что речь про Диу [Meyer; Воробьев; Хожение 1948; Хожение 1958; Lesný; Лебедев, фиг. 14; Хожение 1960, с. 80; Nikitin; Morris, p. 503; Прокофьев; Nikitine; Баландин, Маркин, с. 173; Хожение 2003; Виташевская, с. 49; Непомнящий, с. 33]. Лишь иногда эту версию сопровождают сомнением или вопросом. Так в публикации «Хожения» Н. И. Прокофьевым: «Дега — возможно, Дегу (Диу)» [Прокофьев, с. 185, примеч. 29]. В комментариях к английскому переводу «Хожения», вышедшему в Москве в 1985 г.: «Неясно, которое место Никитин называет «Дега». Возможно, он имеет в виду Диу (Двипа), порт около полуострова Катхиявар, западная Индия» [Afanasy, p. 62, not. 32]. На карте при французском переводе Ж.-И. Ле Гийу, вышедшем в Канаде, Дега на месте Диу отмечен с вопросительным знаком: *«Dega?»* [Le Guillou, p. 22].

Из последовательных сторонников Минаева можно назвать только Н. В. Водовозова, который в 1950 г. в комментариях к «Хожению» настаивал: «Дега (Дехач) расположен на персидском берегу, но принадлежал в то время гурмызскому царю» [Водовозов 1950, с. 133, примеч. 34]. Эту же мысль он развил в 1955 г. в соответствующей лекции: «Москат, известный своей бедностью и знойным климатом, Дога или Дохач, последний город на персидском побережье, затем первый индийский порт Конбат, находящийся в одноименном заливе в области Гуджерат» [Водовозов 1955, с. 18].

Любопытно, что даже немецкий исследователь С. Кемпген, который опубликовал серию статей о топонимике у Афанасия Никитина, не стал закрепляться на чьей-либо версии, хотя обсуждал только вариант Дега — Диу. Он не учитывал гипотезу Семенова о «маршрутнике» как особом сочинении, включенном в «Хожение», а потому опять возвращался к сложности разъяснения различных сроков пути, отмеченных у Афанасия между портами. При этом удивлялся, что, размышляя о Диу, все пропускают такой порт, как Гуджарат, воспринимая его как название провинции [Kempgen, S. 231–232].

Иранские исследователи Дж. Карими-Мотаххар и М. Яхьяпур, кроме того что признали вероятным вариант Диу, предложили новую версию — рас-

смотреть сопоставление с топонимом Деху (*Dehou*; دهو), центром сельской агломерации в округе Минаб [Карими-Мотаххар, Яхьяпур, с. 27; Хожение 2024, с. 28, 210]. Эта деревня действительно занимает удобное место на пути от устья Менаб к важному современному порту Бандер-Аббас, а ее название напоминает «Дег» или «Дега», а также *Dexar—Dezat*. Однако она расположена буквально вблизи Ормуза — в зоне, где обычно предполагается место Старого Ормуза, гавани, откуда переправляли товары на остров Джерун, где сейчас находится Ормуз (Новый Ормуз). Афанасий Никитин упоминал это место под другим названием — «Бендерь», писал, что «тутъ есть пристанище Гурмызьское» [Хожение 1986, с. 19]. Сомнительно, чтобы он сначала уплыл из Ормуза в Маскат, а потом опять вернулся к Ормузу, чтоб отправиться в Гуджарат; а еще использовал бы два разных названия для примерно одной и той же локации. Не подойдут и его расчеты времени в пути.

Последним стоит упомянуть С. Е. Кутейникова, который в своей недавней книге о «Хожении» вопрос про Дегу не заострял, указав только, что путь тавы с Афанасием лежал «вдоль берега» и заканчивался в Гуджарате, «первой области Индии». В своих размышлениях он вскользь сослался на Т. А. Шумовского, приведя, хотя и без ссылки, цитату из его книги «По следам Синдбада Морехода» о том, что на пути из Персидского залива к Индии, «пройдя крайние восточные гавани державы халифов — Мансуру и Дайбул (в устье Инда), путники достигали острова Катхиявар» [Шумовский 1986, с. 114]. Именно «этим маршрутом плыл Никитин», подчеркнул Кутейников [Кутейников, с. 109]. Это важное наблюдение не было, однако, развито автором. Не дал он объяснения и отклонению от этого маршрута к Маскату, о чем сказано в «Хожении». Впрочем, кажется, исследователь первым упомянул порт Дайбул (Диул) в такой связи.

* * *

Судя по всему, главной проблемой при поиске Дега является выявление логики в изложении «Хожения за три моря». В первом случае описан маршрут и для некоторых переходов указаны сроки: Ормуз — Маскат (10 дней), Маскат — Дегу (4 дня), Дега — Гуджарат, Гуджарат — Камбей. Во втором случае маршрут описан иначе, остановок больше, сроки переходов указаны все, но в сравнимых местах с первым случаем не совпадают: Ормуз — Калхат (10 дней), Калхат — Дегу (6 дней), Дега — Маскат (6 дней), Маскат — Гуджарат (10 дней), Гуджарат — Камбей (4 дня).

Между Маскатом, который ближе к Ормузу, и Калхатом, который дальше от Ормуза, вдоль берега ок. 130 км — при благоприятных условиях это не должно занимать более двух дней пути под парусом. Кроме того, между ними

нет и не было каких-либо более или менее значимых гаваней. Соответственно, Дега не мог быть расположен на том же — оманском — побережье между Маскатом и Калхатом. Единственный вариант, если этот порт существовал на противоположном берегу Оманского залива и туда действительно можно было доплыть из Маската и Калхата почти за одно и то же время. Однако нелепо предполагать, что таким путем — сначала из Ормуза в Калхат, минуя Маскат, потом из Калхата через Оманский залив в «Дегу», а потом из «Дега» опять через Оманский залив в Маскат и снова через залив в Гуджарат — четырежды пересекая море, сначала пропуская Маскат, а потом в него возвращаясь, — двигался Афанасий Никитин. Скорее всего, во втором случае — «от Галаты **до Дѣгу** шесть дни, а **от Дѣга** до Мошката 6 дни» — он описывал не свой путь, но перечень вариантов пути и приблизительные расстояния. Эту версию впервые обосновал Л. С. Семенов, который считал, что в этой части текста «Хожения» следует выделять отдельное сочинение — «маршрутник» (иное название — «Порты Индийского моря»), где изложены подробности пути из Ормуза в Китай с приложением кратких справок об особенностях рыночных товаров во встречающихся поселениях, причем учтены вовсе не только те места, которые посетил или собирался посетить Афанасий [Семенов, с. 70; Хожение 1986, с. 146, примеч. 60; с. 161, примеч. 130; Хрусталев].

Действительно, фрагмент текста «Хожения» от слов «А от Гурмыза итти морем до Галат 10 дни...» до «...а дикие олени пупкы из собя роняют по лесу, ино ис тех воня выходит, да и сь есть тот не свеж» [Хожение 1986, с. 11–12, 24–26] выделяет единство замысла и последовательность изложения, но он совершенно лишен связи с другими соседствующими фрагментами. Ему предшествует рассказ о поездке с индусами в «Парват» и дневниковая запись, частично составленная в настоящем времени на смеси языков: «А иду я на Русь, кетъмышьтыр имень, урус тутътым. Месяць мартъ прошел...» [Хожение 1986, с. 11, 24]. Далее тоже идет дневниковая запись с сетованием на невозможность правильно рассчитать Пасху, отпразднованную в пути уже четыре раза (в «Каине», «Чебокаре», Ормузе и Бидаре): «Месяца маия 1 день Велик день взял есми в Бедере ⟨...⟩. Аз же рабище божий Афонасий сжалихся по вере кристьянской. Уже проидоша 4 великих говейна...» [Хожение 1986, с. 12, 26].

В этом фрагменте текста «Хожения», «маршрутнике», перечислены основные порты (и регионы) на пути от Ормуза до Китая и их краткие характеристики, среди которых есть довольно точные данные о размерах таможенных пошлин и основных товарных группах, которые можно там выгодно приобрести, но также приведены свидетельства явно легендарные, которые напоминают «портовые байки», «россказни бывалых шкиперов».

Например, про Китай сказано: «А жоны их с мужи своими спят в день, а ночи жены их ходят спати к гарипом, да спят с гарипы, да дают имъ алафу, да приносят с собою ѣству сахарную да вино сахарное, да кормят да поят гостеи, чтобы еѣ любил, а любят гостеи людеи бѣлых, занже их люди черны велми. А у которые жены от гостя зачнется дитя, и мужи дают алафу; а родится дитя бѣло, ино гостю пошлины 300 тенекъ, а черное родится, ино ему нѣт ничего, что пилъ да ѣлъ, то ему халялъ» [Хожение 1986, с. 12]. Кроме того, что сам обычай сомнителен для Китая[1], описан он определенно мусульманином и в персидских выражениях. «Алафа» — жалованье или корм, а «гарип» — иноземец или странник, оба термина арабского происхождения. «Тенка» — это танга, серебряная монета, персидское слово — в других местах Афанасий приводит цены в фунах, индийских серебряных монетах [Хожение 1986, с. 160, примеч. 126; с. 165, примеч. 146]. Понятие «халяль» определенно мусульманское, а никак не индуистское или буддистское. Само представление о китайцах как «черных» тоже затруднительно. Можно предположить, что весь рассказ вообще относится не к Китаю, а к Шаибату (область на побережье Бенгальского залива)[2], о котором в тексте речь далее. Но это не устраняет странности свидетельств. Про Шаибат в другом месте того же «маршрутника» Афанасий пишет, что любому «хоросанцу» там «дают алафу по тѣнке на день», а если «женится хоросанець», то «князь шабатскый дает по тысячи тенекъ на жертву, да алафу дает на всякый мѣсяць по пятидесяти тенекъ» [Хожение 1986, с. 11, 25]. Если «хоросанцы» могут там жениться, то Шаибат определенно мусульманская страна, но если так, то ходить «спати к гарипом» жены там точно не могут. Даже если существовало такое исключительное отклонение

[1] Как писал И. П. Минаев, этот «странный обычай», о котором Афанасий рассказывает при описании Китая («Чина и Мачина»), «не подтверждается другими старинными европейскими путешественниками» [Минаев 1881, с. 152]. Впрочем, похожая традиция упоминается у Марко Поло (гл. LIX), которого переводил тот же Минаев: «Гостям-иноземцам всегда очень рады; женам приказывают исполнять все желания иноземца, сами уйдут по своим делам и дня два-три домой не приходят, а гость там, что пожелает, то и делает с женою; спит с нею как бы с своею женою, поживает в свое удовольствие. И в этом городе, и в этой области жены любятся так, а мужья не стыдятся» [Минаев 1902, с. 76]. Касается это, однако, не Китая, а области Камул, расположенной в пустыне Гоби, вблизи восточных отрогов Тянь-Шаня, на пути в Китай. Для Индии примерно такое же отношение к гостям на постоялых дворах описывал сам Афанасий Никитин в другом месте [Хожение 1986, с. 7, 20]. Подобный опыт упоминает также итальянец Людовико ди Вартема, посетивший Индию ок. 1505 г. [Varthema, p. 203]. Он еще описывал институт обмена женами у индусов [Varthema, p. 145]. О полигамии в Кожикоде сообщал венецианец Николо Конти, побывавший там в 1420–1421 гг. [Major, p. 23]. О вольных нравах в тех областях писал также хорасанский дипломат Абд ар-Раззак Самарканди, ездивший в Виджаянагар в 1441–1442 гг. [Major, p. 29, 32]. См. также: [Хожение 1986, с. 165–166, примеч. 146]. Во всех случаях речь идет не о Китае.

[2] О локализации Шабата (Шаибата) см.: [Хожение 1986, с. 162–163, примеч. 135].

от законов шариата, то зачем тем женам давать иноземцу «алафу», если таковую выплачивает «шаибатский» князь? Или это только привилегия для «хоросанцев», а не для всех «гарипов»? Надлежащим образом примирить эти свидетельства не представляется возможным. Ни для Шаибата, ни для Китая история про жен, которые ходят «спати к гарипом», не подходит.

В том же «маршрутнике» содержатся другие необычные свидетельства, которые исследователи вынуждены объяснять некоей диковинной реалией. Так, про Шри-Ланку («Силян»; Цейлон) там сказано: «Да слоны родятся, да продают ихъ в локот, да девякуши продают в вѣс» [Хожение 1986, с. 11, 25]. Ниже про Шаибат также значится, что слонов там продают по длине или высоте, «в локоть» [Хожение 1986, с. 12, 25], а не по каким-то другим характеристикам. У такого способа оценки, кажется, есть подтверждение по другим источникам [Хожение 1986, с. 165, примеч. 145]. Однако продажу на вес «девякуши» объяснить сложнее. Слово напоминает тюркское «девекуш» — страус (букв. «верблюжья птица») [Хожение 1948, с. 184, примеч. 194; Хожение 1986, с. 165, примеч. 145]. Минаев подчеркнул, что «непонятно, зачем эту птицу продавать в вес» [Минаев 1881, с. 149]. И предположил, что под «девякуши» скрывается слово «девакусума» — «слово санскритское, перешедшее и в пали, и в сингальский язык и употребляемое как эпитет корицы, то есть такого продукта, которым Цейлон был богат в то время» [Минаев 1881, с. 149]. Речь о слове देवकुसुम (*deva-kusuma*), что можно перевести буквально как «божественный цветок», и это эпитет гвоздики, а не корицы. Однако в любом случае и корица, и гвоздика упоминаются Афанасием под своим настоящим именем — «корица», «гвоздика» — среди товаров, торгуемых в Кожикоде [Хожение 1986, с. 11, 25], а здесь — на Цейлоне — «девякуши» представлены в одном ряду со слоном, живым товаром, что говорит о необычности их оценки именно весом, в отличие от специй, для которых оценка весом кажется естественной. Страусы, как известно, на Шри-Ланке не водятся, и завоз их именно сюда, например, из Африки, объяснить сложно, поэтому вопрос о том, что же такое «девякуши», остается открытым [Хожение 1948, с. 184, примеч. 194]. Вполне возможно, что слово было записано Афанасием на слух и некорректно. Именно в «маршрутнике» такое встречается не раз.

Так, при описании Шаибата сказано: «От Шабата же 10 мѣсяць сухом итти, а морем 4 мѣсяцы аукыиков» [Хожение 1986, с. 12]. Неясно, куда отмерен этот путь. В Сухановской редакции вставлено «до Бедеря», но это, скорее всего, позднейшая догадка [Хожение 1986, с. 38]. Непонятно слово «аукыиков» («аукиковъ»). Никаких общепринятых версий, касающихся его трактовки, не сложилось. Срезневский предлагал читать «а у҃ки (428) ковов», где

«уки» переводить как число 428, то есть речь про «четыреста двадцать восемь ковов», 4280 верст [Срезневский, с. 78, примеч. 182]. Но, как верно заметил Л. С. Семенов, «по контексту» это выражение «относится скорее к пути по морю», которое в ковах не измеряли [Хожение 1986, с. 167, примеч. 152]. Да и мера в 428 выглядит слишком точной. Петрушевский допускал, что здесь, «возможно, деформация ар. „гунук“ (из „джунук“, форма множ. числа, в ед. числе „гунк“ / „джунк“) — джонки, большие суда, плававшие между Индией и Китаем» [Хожение 1948, с. 186, примеч. 233]. Но и в этом случае речь о термине, схожем исключительно отдаленно.

Кроме «аукыиков», в тексте «маршрутника» встречаются другие уникальные термины, интерпретируемые лишь гипотетически: «лон», «Негостань», «бинчаи», «сумбада», «аммоны» [Хожение 1986, с. 163, примеч. 139; с. 165, примеч. 144; с. 166, примеч. 148]. Кроме того, для некоторых понятий там используются по два разных термина в одной и той же фразе, например: «зеньзебил» и «адряк» — оба означают имбирь; «маник» и «кирпук» — оба обозначают рубин [Хожение 1986, с. 164, примеч. 142; с. 166, примеч. 147]. Можно предположить, что речь идет о разновидностях товара — имбиря и рубинов, но из текста их родство никак не следует, Афанасий никак его не отразил.

Также в «маршрутнике» довольно часто встречаются нерусские слова и выражения, записанные кириллицей. Они определенно не могли быть понятны большинству читателей на Руси, то есть, скорее всего, этот текст не предполагался для обнародования и публикации. Путешественник фиксировал для себя все услышанное, чтобы потом разобраться на месте, но добрался далеко не до всех мест.

В целом видно, что Афанасий очень условно представлял упомянутые им в «маршрутнике» локации, как отдаленные китайские, так и собственно индийские. В одном месте он указал Бидар как морской порт, откуда можно доплыть до Китая: «Мачим да Чим от Бедеря 4 мѣсяцы морем итти» [Хожение 1986, с. 12, 25]. Также он не указал ни одного названия китайского порта или города, но всегда использовал только название страны или региона, в которых тоже путался. Сначала он пишет про «Чин и Мачин», что обычно принято воспринимать как обозначение Северного и Южного Китая (см.: [Хожение 1986, с. 163, примеч. 137–138]), но потом выделяет собственно «Китай», до которого от «Чина» надо еще плыть: «От Певгу до Чини да до Мачина мѣсяць итти, морем все то хожение, а от Чини до Китаа итти сухом 6 мѣсяць, а морем 4 дни итти» [Хожение 1986, с. 11, 24]. В другом месте «Чин и Мачин» представлены как, собственно, один какой-то порт: «А Чинское же да Мачинское пристанище велми велико, да дѣлают в нем чини» [Хожение 1986, с. 12, 25].

А. Г. Бобров считает, что в «маршрутнике» в отдельных выражениях можно разглядеть личные наблюдения автора, что выдает ретроспективный характер текста: «В „Портах Индийского моря“ имеются некоторые признаки, которые выглядят не как запись сведений с чужих слов, а как свидетельства „самовидца“» [Бобров 2025, с. 20]. Прежде всего, его привлекает фраза при описании товарных групп в Кожикоде, которую Афанасий привел на персидском языке: «Да кул да калавашь писааръ **хубь сия**» («Да кулъ да каравашь письяръ **хубь сия**») [Хожение 1986, с. 11, 25]. В первых изданиях «Хожения» ее переводили так: «Да рабы и рабыни очень хороши, черные» [Хожение 1948, с. 64; Хожение 1958, с. 81]. И. П. Петрушевский предлагал чуть иной перевод: «рабы и рабыни очень хорошие, черные» [Хожение 1948, с. 183, примеч. 184]. В последнем издании «Хожения» под редакцией Я. С. Лурье и Л. С. Семенова перевод отредактирован: «А рабы и рабыни многочисленны, хорошие и черные» [Хожение 1986, с. 51].

«Кул» — слово тюркское и означает раба, независимо от пола. «Караваш» — тоже слово тюркское и означает невольницу, женского рода. Фраза «писааръ **хубь сия**» переводится с персидского однозначно: «очень хороший черный» [перс.: بسیار خوب سیاه], где «писааръ» (бесьяр) [بسیار] — превосходная степень (очень), «хубь» [خوب] — хороший, а сия [سیاه] — черный цвет. Может показаться, что «очень хорошие черные» («Писааръ **хубь сия**») — это частное мнение, личное впечатление от увиденного. Однако это более напоминает устоявшийся рыночный термин, обозначающий качество продукта, категорию товара, каковым тогда являлись рабы, в данном случае невольницы. Афанасий использовал эти же термины еще раз в другом месте — также для описания категорий рабынь в Индии: «В Ындѣя же ⟨...⟩. А куль коравашь учюзь: чяр фуна **хубъ**, бем фуна **хубѣсиа**; капъкара амьчюкь кичи-хошь» [Хожение 1986, с. 10, 24]. В последнем издании «Хожения» перевод этого места такой: «А рабы и рабыни-наложницы дешевы: 4 фуны хороша, 5 фун хороша и черна; черная-пречерная амджик маленькая, хороша»[3]. Характерно, что почти вся фраза записана здесь на тюркском, а к персидскому относится только числительное «чяр» (чахар) [چهار] — четыре, и слова «**хубъ**» / «**хубѣсиа**» (хороша / хороша-черна), которые определенно восходят к общепринятым торговым понятиям. Речь о торговой номенклатуре, которую на русском стоит сопоставлять с выражениями «хороша» и «хороша-красна», то есть либо хорошая «служанка», либо еще и «наложница».

[3] [Хожение 1986, с. 50]. В предыдущих изданиях «Хожения» перевод сокращенный: «Рабы и рабыни дешевы: 4 фуны — хороша, 5 фун — хороша и черна» [Хожение 1948, с. 62; Хожение 1958, с. 80].

Рабов в Индии, как и во всем мире, подразделяли по качеству, которое описывали соответствующими терминами. Среди рабынь прежде всего выделяли «рабынь-служанок» и «рабынь-наложниц». У них были разные цены. Так, уже в XIII в., как указал И. П. Петрушевский, в Индии «платили за рабыню-служанку по 8 танга, за рабыню-наложницу по 15 танга» [Хожение 1948, с. 179, примеч. 140]. При делийском султане Ала ад-Дине аль-Хильджи (1296–1316) были введены нормативные цены по следующим категориям: «за служанку от 5 до 12 танга, за наложницу от 20 до 40 танга, за раба-невольника от 10 до 15 танга, за красивого юношу от 20 до 30 танга» [Хожение 1948, с. 179, примеч. 140]. Говорить о том, что выражения «**хубъ**» / «**хубѣсиа**» (хороша / хороша-черна) отражают личное впечатление, не представляется возможным.

Можно было предположить, что датирующим свойством для этой части текста обладает фраза «арастъ хода чотьмъ» («аросто хода чотом») [Хожение 1986, с. 11, 24], которой Афанасий завершает перечень морских переходов до Китая. В первом академическом издании «Хожения» ее перевели нейтрально: «Да украсит бог покров мой» [Хожение 1948, с. 63]. Но в переводе в последнем издании она приобрела личный характер: «Да устроит мне Господь крышу над головой!» [Хожение 1986, с. 50]. На самом деле речь идет о традиционной персидской присказке, отсылающей к пожеланию. Ее можно перевести: «что далее — бог ведает» или «бог даст — получится». На ее популярный — «вульгарный» — характер указывал еще И. П. Петрушевский [Хожение 1948, с. 182, примеч. 158].

Таким образом, в «маршрутнике», скорее всего, отражены сведения, которые Афанасий Никитин собрал накануне отплытия в Индию. Они, вероятно, отражали информацию, полученную от случайных встречных, купцов или шкиперов. Соответственно, многое здесь было воспринято некритично и не является достоверным.

В частности, путь из Персидского залива в Индию описан совсем не тот, по которому прошел сам путешественник. Такой вывод можно сделать хотя бы по тому, что в «маршрутнике» остановка в Чауле («Чивиль», «Чювиль») отмечена, но характеристика этому порту не дана. Сразу после Камбея («Камбаята») описан Дабхол («Дабыло»). Кроме того, про Дабхол сказано, что он «есть пристанище в Гундустани последнее бесеременьству» [Хожение 1986, с. 11]. Однако известно, что в феврале 1472 г. Махмуд Гаван захватил Гоа, отбил его после двух лет войны у индуистской империи Виджаянагар, то есть после этого времени именно Гоа стал «последним мусульманским портом» [Хожение 1986, с. 161–162, примеч. 132]. Скорее всего, свои записи Афанасий Никитин сделал много раньше.

Л. С. Семенов считал, что весь «маршрутник» Афанасий мог составить не ранее чем за «две недели» — буквально накануне — торжественного въезда в Бидар победоносного Махмуда Гавана, который состоялся 19 мая 1472 г. То есть до этого путешественник не знал, что Гоа захвачен. Однако в тексте «Хожения» также упоминается, что султан поручил визирям встретить полководца «за 10 ковов» [Хожение 1986, с. 14, 28] — за 100 верст до Бидара. Это расстояние далее, чем от Бидара до «Кулонгера», составляющее 9 ковов, которые Афанасий преодолел за 5 дней [Хожение 1986, с. 8]. Надо полагать, торжественную встречу готовили далеко не впопыхах, и о победе под Гоа в Бидаре узнали намного раньше, чем в начале мая. Гоа был взят 1 февраля 1472 г., о чем известно из письма самого Махмуда Гавана [Gawan, с. 164; Sherwani 1942, p. 138–139; Sherwani 1973, p. 187–188]. Этому предшествовала тяжелая двухлетняя война. Скорее всего, новость о важном успехе, завершившем кровопролитие, доставили в Бидар — 550 км от Гоа — очень быстро, уже в том же феврале 1472 г.

Еще в «маршрутнике» Афанасий записал, что из Дабхола «ходят сухом месяць до Бедери да до Кельбергу» [Хожение 1986, с. 11], что совершенно неуместно, поскольку он сам проделал этот путь и описал иначе. Бидар от побережья находится дальше, чем Гулбарга. Расстояние между этими городами Афанасий в другом месте оценил в 5 дней пути [Хожение 1986, с. 8, 21], то есть он не мог сказать, что до них от Дабхола равное расстояние. Обратно на Русь он отплыл именно из Дабхола, то есть маршрут хорошо знал.

Надо полагать, что Афанасий в Персии готовился к путешествию в Индию и составил путеводный справочник, где записал чужие рассказы о пути из Ормуза. Анализ такой «купеческой карты» позволяет понять, что искал торговец за морем, чему удивлялся, на что ориентировался, что он считал «товаром на нашу землю». Впоследствии он пометит, что «залгали» его «псы бесермены», сказав, что «всего много нашего товара», а на самом деле «нет ничего на нашу землю» [Хожение 1986, с. 8], и еще раз упомянет про Бидар: «В Бедере же торгъ на кони, на товар, да на камки, да на шелкъ, на всей иной товар, да купити в нем люди черные; а иные в нем купли нет. Да все товар их гундустаньской, да съестное все овощь, а на Рускую землю товару нет» [Хожение 1986, с. 8]. Кажется, купца интересовали прежде всего драгоценные камни и пряности, которым он уделил место только в этом тексте. Вполне возможно, он имел четкий заказ на некий набор специй, например тот, что соответствует чину мироварения, как недавно обнаружил А. Г. Бобров [Бобров 2023, с. 133–138].

Есть все основания считать, что рассматриваемый блок текста, названный Л. С. Семеновым «маршрутник», является не просто вставкой, но отдельным

сочинением — маркетинговой справкой о путях. Оно играет роль «протохожения», образца, по которому Афанасий потом стал верстать свой собственный текст, «дорожник» (собственно «Хожение»). Видно, что большая часть собранной здесь информации оказалась либо недостоверной, либо невостребованной. Это самая ранняя часть записей Афанасия, с нее начинались его «тетради». Возможно, он привез эти листки еще из Персии, хранил — и подзабыл их содержание, поскольку сам потом проделал заметную часть того же пути, который описал иначе. Они оказались среди позднейших текстов, доехавших до Москвы, вклинившись в повествование, которое позднее стали называть в целом «Хожение за три моря».

* * *

В этом «маршрутнике» даны отдельные справки по некоторым — вероятно, самым важным — портам на пути в Китай — Ормуз («Гурмыз»), Камбей («Камбаят»), Дабхол («Дабыль») и Кожикоде («Келекот»):

«Гурмыз же есть пристанище велико, всего свѣта люди в нем бывают, всякыи товар в нем есть, что во всем свѣте родится, то в Гурмызе есть все.

Тамга же велика, десятое съ всего емлют.

Камбаят же пристанище Индиискому морю всему, а товаръ в нем все дѣлают алачи, да пестреди, да киндяки, да чинят краску нил, да родится в нем лекь, да ахикь, да лон.

Дабыло же есть пристанище велми велико, а приводят кони из Мисюря, изо Арабъстани, да ходят сухом мѣсяць до Бедери да до Кельбергу.

А Келекот же есть пристанище Индѣйскаго моря всего. А проити его не даи Бог никакову костяку: а кто его не увидит, тот поздорову не приидет морем.

А родится в нем перець, да зеньзебил, да цвѣт, да мошкат, да каланфуръ, да корица, да гвоздники, да пряное коренье в нем родится много. Да все в немъ дешево. Да кул да калавашь писааръ хубь сия» [Хожение 1986, с. 11].

Можно сказать, что в этом месте текста представлена иерархия торговых факторий: Ормуз — важнейшая в мире, Камбей — одна из важнейших в Индийском море, Дабхол — одна из крупных в Индийском море, Кожикоде — опять одна из важнейших в Индийском море. Среди них нет Дега. Очевидно, этот порт уступал по значимости как Ормузу, так и Камбею, но тем не менее был важным перевалочным пунктом, а также заметным навигационным ориентиром.

Как было отмечено выше, из сопоставления известий ясно, что Дега никак не может соответствовать Гуджарату, поскольку это всегда отдельные топонимы. Причем Гуджарат — это не какой-то город или порт, а регион,

включающий несколько гаваней, расположенных на полуострове Катхиявар, среди которых и Диу. Так в арабских лоциях конца XV в. [Маджид, с. 371]. Соответственно, если у Афанасия Никитина соблюдалась логика в изложении, то Дега находился вне Гуджарата и не может быть сопоставлен с Диу.

Само слово «Диу» (*Diu*) тоже сложно возвести к «Дег/Дега/Дегу», поскольку это название порта у европейцев, португальцев, а происходит оно от «Двипа» (санскрит. *dvīpa;* द्वीप), что значит «остров». У арабов его называли «Дийб» (*al-Dyyb*) или «Дийаб» (*Diyab*). Сейчас на фарси, хинди и других индийских языках город называется «Див» (*Div*; دیو, दीव).

Версия Минаева про *Dexar* (*Dezat*) не менее слаба, поскольку локация этого порта не идентифицирована. О нем упоминает только Дуарте Барбоса (ок. 1480 — 1521), который долгое время (1500–1516) был колониальным служащим на малабарском побережье в Кочи, а вернувшись в Португалию, опубликовал пространный отчет о торговых путях в Индийском океане. Книга Барбосы сохранилась в нескольких версиях, в том числе в переводе на итальянский и испанский. Минаев полагался на публикации итальянской и испанской версий. Там Барбоса перечисление владений Ормуза на персидском побережье начинал с *Baha*, который называл именно городом, отмечая, что там был свой губернатор. А затем — «после этого места далее вдоль берега есть иное место, именуемое *Dexar*». За ним по ходу пути *Xahen (Pahan)*, дальше — *Ygun (Iguir)*, потом — *El-guadun (Elguadim)* и, наконец, — *Nabani (Nabim)*, откуда на остров Ормуз возят воду и продукты [Barbosa 1866, p. 35; Barbosa 1550, p. 315v]. Все эти топонимы (*Baha*, *Dexar*, *Xahen*, *Ygun*, *El-guadun*), кроме последнего (*Nabani*), никак не идентифицируются. *Nabani* — очевидно, речка *Naband*, протекающая на континенте ближе всего к Ормузу.

Позднее был опубликован португальский список книги Барбосы, где названия мест на этом участке иные: «в направлении Индии» правитель Ормуза владеет хорошим городом *Bayam*, где имеется губернатор, а далее *Devyxar* и *Saquion* вплоть до *Nabando* [Barbosa 1918, p. 75.]. Никаких *Ygun* (*Iguir*) и *El-Goedun* (*El-Guadim*) в португальской версии нет.

Таким образом, у Барбосы описан участок персидского побережья от некоего крупного порта *Baha* (*Bayam*) до реки Набанд. Если рассматривать этот участок начиная от устья Инда, то там известны древние персидские порты Джаск и Гвадар, хотя оба они Барбосой не названы [Barbosa 1918, p. 106, not. 1]. Понятно, что сам чиновник в этих местах не бывал и описывал их по слухам. В любом случае ясно, что *Dexar* (*Dezat*; *Devyxar*) представлял собой малозначимый топографический ориентир, существенно менее заметный, чем столь же безвестный *Baha* (*Bayam*), который был больше и имел

губернатора. Вряд ли Афанасий Никитин использовал его в описании пути под именем Дега.

С другой стороны, следующими по побережью за владениями Ормуза в описании Барбосы идут владения королевства Синд (*Ulcinde*) с главным городом Диуль (*Diul*; *Diulcinde*) в устье Инда [Barbosa 1866, p. 49; Barbosa 1918, p. 105]. И уже потом Индия, которая начинается с королевства Гуджарат. В Гуджарате — от Синда до Камбея — Барбоса называет восемь городов, из которых шесть являются портами: *Patemxi*, *Suratimangalor*, *Duy* (*Diuixa*; *Diu*; *Dvuxa*; *Dimxa*), *Gogari, Barbesy, Buendari*. Он выделяет Диу как крупный и богатый порт, но далеко не единственный для этой области [Barbosa 1866, p. 50, 57–64; Barbosa 1918, p. 126–139].

Для арабских лоций конца XV — начала XVI в. на участке побережья Аравийского моря от Гуджарата до Ормуза (Джаруна) существует только два порта — Дайбул (Диул) в устье Инда (в Синде) и Джаск (Джаш).

Выдающийся арабский шкипер конца XV в., оставивший после себя ряд сочинений по навигации, Ахмад ибн Маджид, в «Книге польз», написанной в 1475 г. и окончательно отредактированной к 1490 г., путь из Индии к Ормузу представлял так: «Когда Синд оставишь за собою, брег потянется на закаты, к пределам побережья Джаша, и эта нить идет мимо земли Мукрана, это Индийцы, к коим примешиваются Неарабы... Миновав землю Джашков, прибудешь к Хурмузам...» [Маджид, с. 360][4].

Другой арабский мореход, Сулейман ал-Махри, составивший свой навигационный трактат в 1511 г., описывал сначала «морской путь от острова Джарун к Джашу», потом «от Джаша к Дайбулу Синда», а затем к Гуджарату, где знал следующие переходы: «от Дайбула в Синде к Махайаму»; «от Мидвара к Д.л.варе»; «от Д.л.вары к Данту»; «от Данта к Джурдже»; «от Диу к Сурату» [Махри, с. 50–51][5]. В целом он знал и нередко упоминал Диу как ориентир, но чаще писал о Гуджарате в целом: «муссон гузератский», «путешествие от Калхата к Гузерату» и пр.[6]

Ахмад ибн Маджид также в качестве цели морских переходов обычно называл либо Гуджарат [Шумовский 1957, с. 13–14], либо мыс Мидвар. Последний, южная оконечность полуострова Катхиявар, выступал важнейшим навигационным ориентиром. Именно так представлен Мидвар у ибн Маджида в трех сохранившихся его лоциях конца XV в. Лишь в одном месте Мидвар отмечен как близкий к острову Диу, который, собственно, там же:

[4] Об ибн Маджиде см.: [Шумовский 1986, с. 36–47; Шумовский 1999].

[5] Об ал-Махри см.: [Шумовский 1986, с. 47–50; Шумовский 1999, с. 191–195].

[6] Гуджарат см.: [Махри, с. 87–90, 104–108]. Диу см.: [Махри, с. 109–114, 117, 119]. См. также: [Шумовский 1999, с. 207–208].

«над Мидваром и Диу; а ведь они два подобия» [Шумовский 1957, с. 42]. В другом месте он назван близлежащим к порту Сумнат («от мыса Мидвар, из Сумната» [Шумовский 1957, с. 17]), но чаще просто — мыс Мидвар [Шумовский 1957, с. 56–57].

В XVI в. Диу был главным портом в северной части Аравийского моря. Историки представляли его как «ключ к Индии и один из важнейших торговых центров на Востоке» [Mathew, p. 15, not. 24]. Источник 1545 г. сообщает, что при шахе Бахадуре (1526–1537) все корабли, направлявшиеся в Гуджарат, «сначала шли именно в Диу, а оттуда уже туда, куда хотели»: «ни один португальский корабль не заходил в [Камбейский] залив, но только в Диу» [As Gavetas, p. 776, № 470; Pearson, p. 16]. Португальцы многократно и безуспешно пытались захватить Диу. Удалось это им только в 1535 г. и без боя, по соглашению с шахом. Вплоть до 1961 г. Диу оставался колонией Португалии, выступая после Гоа вторым по значимости ее владением в Индии.

Однако такую ключевую роль в морской торговле Диу стал играть только в последние годы XV в. [Pearson, p. 68; Mathew, p. 26–27; Subhan, p. 270], спустя десятилетия после того, как в тех краях побывал Афанасий Никитин. Взлет Диу связан с деятельностью губернатора Малик Аяза (*Malik Ayāz*), который «преобразил Диу из малозначимого порта в один из главных перевалочных пунктов для морской торговли» [Balachandran, p. 768].

Примечательно, что, по наиболее распространенному мнению, Малик Аяз был русским, захваченным в плен турками и проданным в рабство[7]. В Гуджа-

[7] У современников не было устоявшейся версии о происхождении Малик Аяза. Португальский аптекарь Томэ Пирес, писавший в Индии и Малакке в 1512–1515 гг., называл его «персидским мавром из Гиляна» [Pires, p. 34]. Гаспар Коррейра, проработавший в Индии 35 лет начиная с 1512 г., причислял его к выходцам с острова Ява [Correa, p. 746]. Фернан Лопес де Кастаньеда, служивший в Гоа в 1528–1538 гг., а потом опубликовавший в 1551 г. историю португальских завоеваний, считал, что Малик Аяз «по рождению был татарином» (*Ele era tartaro de nação*), а «его собственным именем было Кехас» (*ho seu proprio nome era Quejaz*) [Castanheda, p. 384–385]. Не сложилось единства и у позднейших историков. Индийский персоязычный археограф Феришта в нач. XVII в. высказывал предположение, что Малик Аяз принадлежал к местной королевской фамилии, а рабом стал в силу обстоятельств [Ferishta, p. 55]. Шейх Сикандар, составивший историю Гуджарата в 1611 г., относил его происхождение к отдаленным регионам на западе — южным областям Европы, Малой Азии или Армении [Bayley, p. 233, not.]. Наиболее развернутую версию представил Жоан де Барруш, чья история португальской Азии была впервые опубликована в 1552 г.: «Согласно тому, что нам удалось узнать от тех, кто имел личное общение с этим Меликом Аязом, он был по национальности русский, из еретических христиан России, привезенный в Константинополь среди других пленников, которых турки обычно привозят оттуда» (*Segundo o que pudemos alcançar dos que particular communicação tiveram com este Meliques Az, elle era Roxo de nação, dos Christãos hereticos da Roxia, trazido a Constantinopla entre outros cativos, que os Turcos de lá costumam trazer*) [Barros 1777b, p. 210–211]. Индийский специалист по истории Гуджарата К. С. Мэтью полагает, что раз Барруш консультировался со свидетелями, то его мнение выглядит «наиболее надежным» [Mathew, p. 25]. В целом это самое распространенное мнение, хотя русское происхождение Малика Аяза обычно

рате его подарили султану, у которого он смог выделиться сначала как умелый лучник, а потом как способный военачальник и ревностный администратор. Известия о Малик Аязе появляются после 1484 г., когда шах Махмуд Бегада (1458–1511) захватил Чампанер. При осаде выделился раб Яз (Аяз), который был приближен и вскоре получил в управление области на юго-востоке полуострова Катхиявар, включая остров Диу. Его стали называть Малик — князь. Малик Аяз, осознав выгодность расположения Диу, приложил усилия для развития этой гавани. Он построил там укрепления, портовые сооружения и даже мост между частями острова [Hajji ad-Dabir, p. 105; Bayley, p. 233; Castanheda, p. 385; Barros 1777b, p. 214; Mathew, p. 27]. При нем Диу превратился в важнейший перевалочный центр международной торговли. Тому были и географические предпосылки. Главным портом для Гуджарата служил Камбей, но в Камбейском заливе активно шел процесс заиливания и обмеления. Кроме всего прочего, этот залив был знаменит приливным течением ужасной силы, такой, что, как писал Жоан де Барруш (1552), могло смывать наездника с лошади [Barros 1777c, p. 537–538; Pearson, p. 10]. После обустройства Диу в XVI в. стало нормой оставлять там большие океанские корабли, перегружая товары для доставки в Камбей на более легкие суда с меньшей осадкой [Barros 1777b, p. 214; Pearson, p. 10]. Сейчас Камбей давно не порт — море от него ушло. Однако конкурировать с Камбеем Диу начал только ок. 1500 г. [Pearson, p. 68; Barros 1777c, p. 537].

В 1509 г. под стенами Диу разыгралось важнейшее морское сражение, победа в котором обеспечила португальцам колонии в Индии. Но Диу они не взяли. При жизни Малик Аяза этот порт оставался под властью Гуджарата. Губернатор выступал ревностным борцом с иноземными захватчиками. Он умер ок. 1522 г. в преклонных годах, сумев передать власть и владения сыну[8].

дополняют тем, что родился он в Грузии [Pearson, p. 67; Subhan), откуда чаще всего турки выводили рабов и где встречались «еретические христиане». В биографиях Малик Аяза на сайте *Wikipedia* его родина различается в зависимости от языка, к которому относится статья: на португальском — он русский (*de origem russa*; https://pt.wikipedia.org/wiki/Meliqueaz), на английском — из христиан Далмации (*of Dalmatian Christian origin*; https://en.wikipedia.org/wiki/Malik_Ayyaz), а на украинском даже *«можливо, українського походження»* (https://uk.wikipedia.org/wiki/Малік_Айяз). Позволим себе предположить, что под личным именем Яз (*Yaz*), как у Барруша [Barros 1777b, p. 211], или Кэ-Яз (*Que-jaz*), как у Кастаньеды [Castanheda, p. 385], скрывается отсылка к этническому происхождению раба. В этом случае наиболее вероятным будет сопоставление с самоназванием алан — язы/асы. Кастаньеда называл Малик Аяза татарином [Castanheda, p. 384], а шейх Сикандар упомянул, что своего старшего сына тот назвал в честь Чингисхана [Bayley, p. 235]. В сочетании с исключительными навыками Малик Аяза в стрельбе из лука, о чем пишут все авторы, можно предположить, что он происходил из областей Северного Кавказа, где можно встретить как прирожденных лучников, так и тех, кого можно было бы назвать «язом» или «татарином».

[8] См. о нем: [Pearson, p. 67–73; Mathew, p. 25–37; Subhan].

Португальский историк Томэ Пирес ок. 1512–1515 гг., еще при жизни Малик Аяза, писал: «Этот Мелик Аз был воином, лучником и был назначен губернатором в области Диу, поскольку это была наименее значимая часть Гуджарата и почти вся покрытая дикими джунглями» [Pires, p. 35]. О том же сообщал Жоан де Барруш: Диу «в ту пору, когда шах Махмуд подарил его Малик Аязу, был местом новым и не очень посещаемым людьми» [Barros 1777b, p. 214].

В последнее десятилетие XV в. важность Диу неуклонно росла, но ранее — при Афанасии Никитине — его значение было существенно ниже других более богатых и востребованных портов Гуджарата, таких как Мангрол (*Mangrol*), Сомнат-Патан (*Somnath-Patan*), Гога (*Gogha*), Сурат (*Surat*), Рандер (*Rander*) [Pires, p. 34; Barros 1777c, p. 537; Castanheda, p. 385; Barbosa 1918, § 51, 52, 54, 59, 60; Pearson, p. 10; Mathew, p. 26].

* * *

Диу в «Книге польз» ибн Маджида — это лишь остров рядом с Мидваром: «пути плаваний к Гузерату и Диу с Мидваром» [Маджид, с. 350]. О пути от оманского побережья к Гуджарату он писал так: «Дважды в год корабли отправляются от Зуфара к Индии. От Калхата и Маската чрез Мукран отправляются дважды, а три, четыре или пять раз чрез Гузерат — когда не задерживаются в гаванях (а море из года в год не закрывается от Калхата с Маскатом к Гузерату)» [Маджид, с. 371][9].

Мекран — это пустынные области на юге современного Пакистана, примыкающие к Аравийскому морю на участке от Ормузского пролива до Инда. Османский адмирал Сейди Али-реис в книге «Зерцало стран» (*Mir'ât ül Memâlik*; 1557) писал, что он не мог найти гавани между мысом Джаск (у выхода из Ормузского пролива) и Гвадаром [Sidi Ali Reis, p. 340]. Так же описывал португалец Жоан де Барруш в 1552 г.: «...от мыса Джаск до славной реки Инд двести лиг, где находятся города Гвадель [Гвадар], Калара, Каламенте и Диул, расположенный у первого устья Инда на западной стороне» [Barros 1777a, p. 290]. Независимо от идентификации Калара и Каламенте ясно, что они находились между Гвадаром и Диулом, а от Джаска до Гвадара — ничего.

Главный порт для Мекрана (Белуджистана) — Гвадар, но арабские лоции XV–XVI вв. его не упоминают, только собственно область Мекран (Мукран). Из портов главный ориентир для них — только порт Дайбул (Диул), «Дайбул синдский», в устье Инда [Махри, с. 54, 109; Sidi Ali Reis, p. 353]. В. В. Бар-

[9] Примечательно, что Маскат в лоциях ибн Маджида не упоминается, только Калхат [Шумовский 1957, с. 14, 21, 35].

тольд в «Историко-географическом обзоре Ирана», впервые опубликованном в 1903 г., писал: «На берегу Белуджистана есть несколько бухт, до некоторой степени заменяющих гавани; в эпоху арабских географов эти бухты не имели торгового значения и вся торговля направлялась к гавани Дейбуль, находившейся к западу от устья Инда (ныне Лар-и Бендер)» [Бартольд, с. 92–93].

Арабская форма Дайбул (*Daybul*) произошла от индийского *Dēwal* или *Dēbal* (от санскрит. *devālya*, «дом богов» = почитаемый храм) с ударением на первый слог и заглушением последней согласной, то есть при произношении звучало букв. «*Дэва(л)*» или «*Дэба(л)*». Позднее буква *v* превратилась в *w* и получилось *Dewal*, откуда португальское *Diul*. На картах XVI в. он появился под комбинированным названием *Diulcinde* (*Diuli Sind; Diúl-Sind*; *Diulconde*), то есть «Диул в Синде», «Диул-синдский» [Dowson, Elliot, p. 32, 375–376; Haig, p. 42; Yule, Burnell, p. 321; Barbosa 1918, p. 105, not. 2]. Так уже на карте Диегу Рибейру 1529 г. [Pithawalla, sheet 1–3]. Считается, что сейчас его руины расположены невдалеке от города Татта (провинция Синд, Пакистан) [Shah]. Впрочем, существует версия, что его название соответствовало приморской местности в районе современного Карачи [Tibbetts, p. 448–449].

Все арабские историки IX–XV вв. настаивали на значении Дебала—Дайбула—Диула как центра торговли на участке морского пути между Ормузом и Камбеем [Dowson, Elliot, p. 15, 37, 77–78, 120, 374–378, 490; Haig, p. 42–49; Barbosa 1918, p. 106, not. 2]. У Барбосы отдельная глава (§ 46) посвящена независимому «королевству Диул» [Barbosa 1918, p. 105–107]. В навигационном плане устье Инда менее значимо, чем мыс Мидвар (около Диу), но его коммерческая важность существенно выше — и сейчас в районе этого места расположен крупнейший порт Пакистана, Карачи. Можно предположить, что на роль «Дега» у Афанасия Никитина больше подходит именно порт в устье Инда, который некоторые мореходы называли *«Дэба(л)»* с ударением на первом слоге.

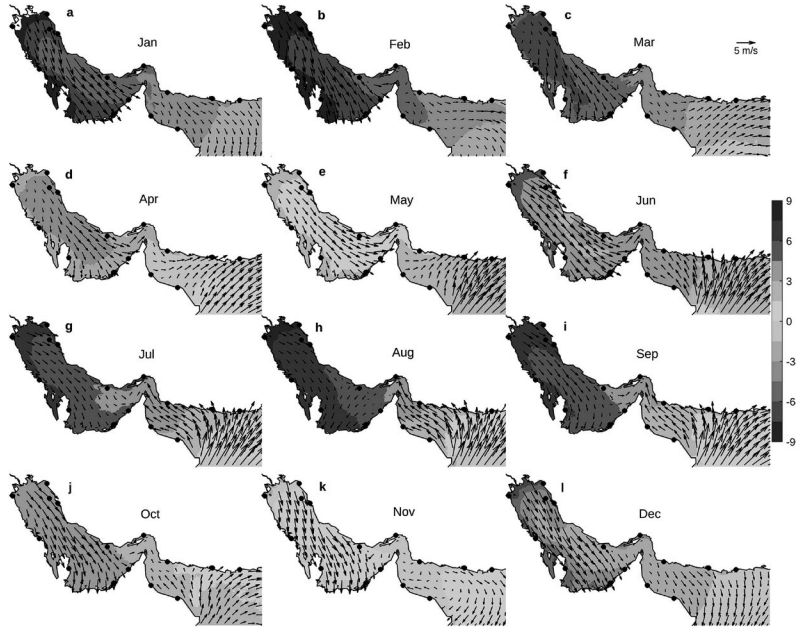
* * *

Мореходство в северной части Аравийского моря до сих пор в заметной степени зависит от сезонной смены ветров. Зимой здесь преобладает северо-восточный муссон, а летом — юго-западный. В начале марта ветер поднимается у побережья Африки и достигает Гуджарата в конце мая, доходя до максимума силы в июне — июле, когда сопровождается дождями и высокой волной. В начале августа он постепенно спадает, а в конце сентября сменяется встречным. Северо-восточный муссон начинается в Индии с октября и достигает Занзибара к концу ноября или чуть позже. С февраля он не очень

стабилен, но в целом вплоть до мая обеспечивает «навигационный сезон», как его понимали в арабских лоциях. Ибн Маджид писал, что сезон заканчивался 21 мая, но уточнял, что после 11 мая уже следует *hayāt al-halisa* (штормы, приносящие дождь) и плавание затруднительно [Tibbetts, p. 372; Маджид, с. 370].

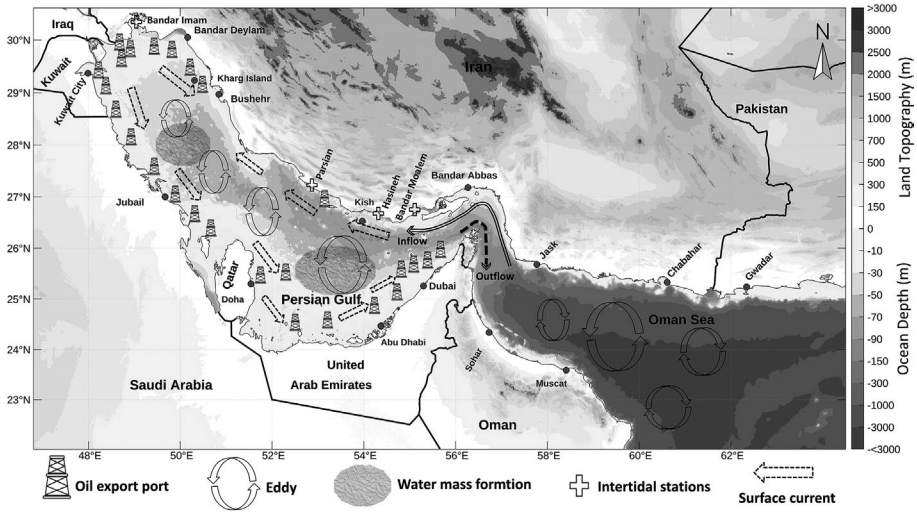
В целом, в понимании опытных шкиперов, навигация в Аравийском море возможна всегда, кроме трех месяцев летом — с конца мая до начала августа, когда юго-западный муссон особенно силен [Tibbetts, p. 226, not. 8]. В этот период допустимо перемещение легких судов, но у них в любом случае есть проблемы со швартовкой на западном побережье Индии. Таким образом, из Ормуза в Индию плавания обычно начинались в апреле и заканчивались к середине мая. Другим окном для таких плаваний был период с середины августа до начала сентября. Обратно плавали с октября до начала февраля. Ибн Маджид считал, что можно и в начале марта, если только до Омана и далее к Красному морю. Проход в Персидский залив тогда уже становился затруднителен [Tibbetts, p. 373–374; Маджид, с. 370–374].

Таким образом, у индийских судов для плаваний в Персидский залив возможностей было больше — они могли за год совершить до трех рейсов в Аравию, в то время как у арабов едва получалось два.



Ил. 2. Преобладающие ветра в Персидском и Оманском заливах [Bordbar, Lorenz, Moghaddam, Burchard, p. 5]

Плавания Афанасия Никитина проходили в полном соответствии с муссонной сезонностью. Из Ормуза в Индию он отправился 9 апреля 1469 г. («из Гурмыза пошел есми за море Индѣиское по Велице дни в Радуницу» [Хожение 1986, с. 6]) и после шести недель в море прибыл в Чаул в середине мая («шли в тавѣ есмя 6 недѣль морем до Чивиля» [Хожение 1986, с. 7]). Обратно вышел из Дабхола в январе («Внидох же в корабль из Дабыля града до Велика дни за три мѣсяцы» [Хожение 1986, с. 16]) и после длительного, растянувшегося из-за шторма на срок более полутора месяцев плавания достиг Маската, где отметил Пасху 10 апреля 1474 г. («В Мошкате же шестои Велик день взял» [Хожение 1986, с. 16]). В этой связи стоит отметить, что путешественник в первом случае выбрал наиболее традиционный период плавания и успел до непогоды, а во втором явно торопился — отправился в путь накануне смены ветров и попал в шторм.



Ил. 3. Преобладающие течения в Персидском и Оманском заливах [Bordbar, Lorenz, Moghaddam, Burchard, p. 2]

Морской маршрут Афанасия Никитина в Индию также был вполне традиционным: Ормуз — Маскат — Дега — Гуджарат — Камбей — Чаул. Может вызвать удивление, что путь не шел вдоль персидского побережья, но сначала отступал к Оману (Маскат), а только потом поворачивал к Инду (к Дега и Гуджарату), пересекая Оманский залив. Но арабским лоциям такой маршрут тоже знаком. Он позволял посетить богатые оманские порты, расположенные на пересечении путей из Персидского залива в Красное море. Персидское же побережье от Джаска до Гвадара, как было отмечено выше, безлюдно и лишено укрытий.

Кроме того, в этой — «оманской» — части муссонную систему Аравийского моря дополняют ветра Персидского залива: там всегда преобладают северо-западные. Они вторгаются в Оманский залив, где северо-западный ветер доминирует в декабре — январе, в феврале — марте слабеет, в апреле — мае сохраняет направление только на половину залива, отворачивая восточнее под влиянием юго-западного муссона; с июня по сентябрь в заливе превалирует юго-восточный ветер, слабеющий к октябрю — ноябрю [Bordbar, Lorenz, Moghaddam, Burchard, p. 5].

Также важны течения. Сильнейшее течение в Оманском заливе заходит туда из Персидского, причем развивается именно вдоль побережья Омана. Древним тихоходным кораблям было важно поймать не только попутный ветер, но и течение [Purnama, Al-Barwani, p. 27; Bordbar, Lorenz, Moghaddam, Burchard, p. 2].



Ил. 4. Преобладающие течения в Аравийском море и Оманском заливе [Purnama, Al-Barwani, p. 27]

Именно поэтому путь из Ормуза в Индию в апреле было удобнее начать вдоль оманского побережья с северо-западным ветром и повернуть вместе с ним у Маската или Калхата на северо-восток к Дайбулу, подхватывая попутный юго-западный муссон. Такой путь описывал Сулейман ал-Махри в 1511 г.:

«Путешествие от Калхата к Гузерату. Плыви от Калхата по истинному Восходу, пока не увидишь зимородка. Увидев его, следуй прибрежным путем, пока Ноша не станет четырех с половиною [пальцев высоты]. Тогда вернись

под Восход, чтобы обнаружить берег. Это при восточном муссоне. При других же плыть тебе по восходу Пестрой Овцы, пока не достигнешь нужных тебе координат, потом поверни к Восходу. Путешествие от Маската к Гузерату. Плыви так же» [Махри, с. 107].

Независимо от выбора «истинного Восхода» главным ориентиром выступает берег, а главный путь — прибрежный. Общая направленность ветра неизбежно вела из Маската или Калхата к побережью от Гвадара до устья Инда.

* * *

К сожалению, расчеты сроков пути, которые приводит Афанасий Никитин, надежной основы для выводов о локации проблемных топонимов не дают. Данные слишком разнятся в тех случаях, когда их можно проверить. В «маршрутнике» указаны следующие расстояния: Ормуз — Калхат (10 дней), Калхат — Дега (6 дней), Дега — Маскат (6 дней), Маскат — Гуджарат (10 дней), Гуджарат — Камбей (4 дня), Камбей — Чаул (12 дней), Чаул — Дабхол (6 дней), Дабхол — Кожикоде (25 дней), Кожикоде — Цейлон (15 дней) [Хожение 1986, с. 11]. Сам Афанасий прошел этот путь до Чаула, но сроки указал только для Ормуз — Маскат (10 дней) и Маскат — Дега (4 дня) [Хожение 1986, с. 6–7]. И на обратном пути назвал срок для перехода Маскат — Ормуз в 9 дней [Хожение 1986, с. 16].

Таким образом, можно довольно уверенно утверждать, что морской путь из Ормуза в Маскат (ок. 500 км вдоль берега) и обратно преодолевался в среднем за 9–10 дней, то есть ок. 50 км в день, что предполагает скорость корабля чуть более одного узла. Тяжелое грузовое португальское судно, перевозившее Ральфа Фитча в 1583 г. из Ормуза в Диу, преодолело 1800 км за 25–26 дней, то есть ок. 70 км в день, или со скоростью ок. 1,5 узла [Fitch, p. 252]. Можно предположить, что через сто лет после «хожения» навигационное мастерство стало более развитым, грузовые суда — более мореходными и полтора узла — это их хорошая средняя скорость, то есть в XV в. они ходили медленнее, со скоростью от одного до полутора узлов. Впрочем, для парусника такие расчеты почти фикция. Даже сейчас разница в скоростях парусных лодок бывает очень существенной — в несколько раз. И все зависит не только от мореходности, но и от естественных навигационных условий, то есть погоды, волны, приливов и проч. Тем не менее анализ данных о расстояниях между топонимами у Афанасия Никитина следует проверить.

В «маршрутнике» учтены как топонимы, чья точная локация не очевидна (Дега, Гуджарат), так и те, которые хорошо известны (Маскат, Калхат, Камбей, Чаул). Но несмотря на то что некоторые расстояния можно измерить довольно точно, единообразия скоростей эти расчеты не дают.

Между Камбеем и Чаулом ок. 435 км, преодоление которых за 12 дней дает 36,2 км в день, то есть скорость существенно менее одного узла в день — 0,8 узла.

От Чаула до Дабхола всего 115 км, на которые тратят 6 дней, то есть 19 км в день со скоростью менее половины узла — 0,4 узла. Характерно, что между Маскатом и Калхатом почти 130 км, но это расстояние нигде не учтено, то есть не признавалось существенным.

Далее, от Дабхола до Кожикоде ок. 780 км, которые проходят за 25 дней, то есть 31 км в день, и скорость также ниже узла — 0,7 узла.

От Кожикоде до Цейлона не менее 700 км, которые за 15 дней можно плыть со скоростью ок. 47 км в день, или чуть более одного узла.

При этом путь от Маската до Гуджарата, даже если до самой западной оконечности полуострова Катхиявар по прямой, не будет менее одной тысячи километров, а на это в «маршрутнике» выделяется 10 дней, то есть скорость 100 км в день, или 2,2 узла. Причем такое плавание чаще всего, как было указано выше, осуществлялось вдоль берега, то есть расстояние и скорость были еще больше.

В качестве условного итога можно сделать вывод, что суда в XV в. вполне могли двигаться довольно быстро, улавливая попутный ветер и течение. Возможно, иногда при благоприятных условиях скорость достигала трех узлов, но средний показатель на больших расстояниях вряд ли превышал полтора узла.

Выходит, что обратные расчеты для Дега дают его расстояние от Маската (и Калхата) от 4 до 6 дней пути, что при крейсерской скорости около полутора узлов составляет до 400 км, а при трех узлах — до 800 км. Такие расстояния вполне указывают на участок побережья от Гвадара (ок. 400 км от Маската и Калхата) до устья Инда (ок. 880 км от Маската, ок. 810 км от Калхата).

Обратный расчет указывает на то же. Расстояние от Дега до Гуджарата или Камбея ни в «маршрутнике», ни в других местах у Афанасия не указано. Но его можно предположительно высчитать по сочетанию других данных. На весь путь от Ормуза до Чаула (Ормуз — Маскат — Дега — Гуджарат — Камбей — Чаул) Афанасий затратил 6 недель, или 42 дня, из которых отметил, что на Ормуз — Маскат 10 дней, а на Маскат — Дега 4 дня. Другие переходы можно попробовать взять из «маршрутника»: из Гуджарат в Камбей 4 дня и из Камбея в Чаул 12 дней. То есть на участок Дега — Гуджарат остается 12 дней, столько же, как на Камбей — Чаул, то есть это не менее 435 км. При скорости три узла это может быть и 1600 км. От Гвадар до крайней западной точки Гуджарата (на полуострове Катхиявар) не менее 800 км, а до Диу — ок. 1100 км. От устья Инда (Карачи), соответственно, 330 и 630 км.

Гвадар (*Gwadar*; گوات ءُ در; в основе названия сочетание слов из белуджского языка *guad* («ветер») и *dar* («ворота»)) — мыс и город, важный топографический ориентир и древний порт с удобной гаванью, известный со времен Александра Македонского [Ahmad, p. 150–155; Nicolini, p. 247–249]. В Средние века он явно уступал в значении устью Инда, поскольку не был известен арабским лоциям XV в., где упоминается только местность, в которой он расположен, — Мекран. Расчеты расстояний, казалось бы, заставляют предположить, что именно Гвадар более подходит на роль Дега. Однако ни его название, ни данные источников не позволяют его выделить в этом вопросе. Никаких других имен у Гвадара неизвестно — на всех языках его название примерно одинаково.

В таких условиях на роль Дега более подходит Дебал—Дайбул—Диул, который звучал как *«Дэба(л)»*, то есть порт и область в устье Инда.

Литература

Баландин, Маркин — *Баландин Р. К., Маркин В. А.* Сто великих географических открытий. М.: Вече, 2000. 480 с.

Баранов — *Баранов Л. С.* Афанасий Никитин — первый русский путешественник в Индию («Хождение за три моря»). Калинин: Калининск. обл. лит. изд-во, 1939. 89 с.

Бартольд — *Бартольд В. В.* Работы по исторической географии и истории Ирана. М.: Восточная литература, 2003. 659 с.

Бобров 2023 — *Бобров А. Г.* Ефросин Белозерский в поисках Рая. СПб.: Алетейя, 2023. 265 с.

Бобров 2025 — *Бобров А. Г.* Вопросы перевода и комментирования «Хожения за три моря» Афанасия Никитина // Исследовательский журнал русского языка и литературы. Тегеран, 2025. Т. 13, № 1. С. 11–27.

Богданов — Афанасий Никитин. Хожение за три моря / Сост. и предисл. А. П. Богданова. М.: Альма-матер, 2024. 415 с.

Виташевская — *Виташевская М. Н.* Странствия Афанасия Никитина. М.: Мысль, 1972. 118 с.

Водовозов 1950 — Афанасий Никитин. Хождение за три моря / Предисл., коммент. Н. В. Водовозова. М.: Гослитиздат, 1950. 184 с.

Водовозов 1955 — *Водовозов Н. В.* Записки Афанасия Никитина об Индии XV века: Стенограмма публичной лекции, прочитанной в Центральном лектории Общества [«Знание»] в Москве. М.: Знание, 1955. 32 с.

Воробьев — *Воробьев Н. И.* «Хождение за три моря» Афанасия Никитина (Тверитина) в 1466–1472 гг. // Учен. зап. Казанского гос. пед. ин-та. 1939. Вып. 1. С. 108–129.

Ильин — *Ильин М. А.* Афанасий Никитин — первый русский путешественник в Индию. Калинин: Калининское кн. изд-во, 1955. 48 с.

Карамзин — *Карамзин Н. М.* История государства Российского. СПб.: Медицинская тип., 1817. Т. 6. 488 с.

Карими-Мотаххар, Яхьяпур — *Карими-Мотаххар Дж., Яхьяпур М.* Топонимия Персии в «Хожении за три моря» Афанасия Никитина // От Каспия до Персидского

залива: По следам Афанасия Никитина: Тез. науч. докл. IV междунар. форума ИАРЯЛ с 29 сентября по 2 октября 2024 г. Тегеран—Баболсар. Тегеран; Баболсар: [б. и.], 2024. С. 27.

Кунин — *Кунин К. И.* Путешествие Афанасия Никитина / Предисл. Э. М. Мурзаева. М.: ОГИЗ, 1947. 68 с.

Кутейников — *Кутейников С. Е.* Афанасий Никитин: паломничество за три моря. М.: Ломоносовъ, 2024. 232 с.

Лебедев — *Лебедев Д. М.* Очерки по истории географии в России XV–XVI веков. М.: Изд-во АН СССР, 1956. 239 с.

Маджид — *Ахмад Ибн Маджид*. Книга польз об основах и правилах морской науки. Арабская морская энциклопедия XV в. / Критический текст, пер., коммент., исслед. и указатели Т. А. Шумовского. М.: Восточная литература, 1985. Т. 1. 594 с.

Малето — *Малето Е. И.* Антология хожений русских путешественников, XII–XV века. М.: Наука, 2005. 437 с.

Махри — *Сулайман ал-Махри*. Махрийская опора для точного определения [основ] морских наук / Пер. и коммент. Т. А. Шумовского; науч. ред. А. С. Матвеев. М.: Изд. дом Марджани, 2011. 424 с.

Минаев 1881 — *Минаев И. П.* Старая Индия: Заметки на «Хожение за три моря» Афанасия Никитина. СПб.: Тип. В. С. Балашова, 1881. 174 с.

Минаев 1902 — *Минаев И. П.* Путешествие Марко Поло: Пер. старофр. текста / Под ред. В. В. Бартольда. СПб.: РГО, 1902. 355 с.

Мирожина — *Мирожина Е. А.* Хожение за три моря тверитина Афанасия Никитина (1466–1472 гг.). Тверь: Тип. Тверского Губсоюза, 1922. 23 с.

Непомнящий — *Непомнящий Н. Н.* Русская Индия. М.: Вече, 2010. 352 с.

Осипов, Александров, Гольдберг — *Осипов А. М., Александров В. А., Гольдберг Н. М.* Афанасий Никитин и его время. 2-е изд., испр. и доп. М.: Учпедгиз, 1956. 216 с.

Прибытков — *Прибытков В. С.* Тверской гость. М.: Молодая гвардия, 1956. 374 с.

Прокофьев — Хождение за три моря Афанасия Никитина / Предисл., подгот. текста, пер. и коммент. Н. И. Прокофьева. М.: Сов. Россия, 1980. 207 с.

Семенов — *Семенов Л. С.* Путешествие Афанасия Никитина. М.: Наука, 1980. 145 с.

Синицына — Все народы едино суть / Сост., предисл. и коммент. И. В. Синицыной. М.: Молодая гвардия, 1987. 684 с.

Срезневский — *Срезневский И. И.* Хожение за три моря Афанасия Никитина. В 1466–1472 гг. СПб.: Тип. Академии наук, 1857. 88 с.

Тетенькина — *Никитин А.* Хождение за три моря, 1466–1472 / Пересказ Т. Г. Тетенькиной. Калининград: Янтарный сказ, 2004. 118 с.

Толстов — *Толстов В. А.* Афанасий Никитин. М.: Молодая гвардия, 2023. 247 с. (ЖЗЛ).

Хожение 1948 — Хожение за три моря Афанасия Никитина 1466–1472 гг. / Под ред. Б. Д. Грекова и В. П. Адриановой-Перетц. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1948. 284 с.

Хожение 1958 — Хожение за три моря Афанасия Никитина 1466–1472 гг. / Под ред. В. П. Адриановой-Перетц. 2-е изд., доп. и перераб. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1958. 284 с.

Хожение 1960 — Хождение за три моря Афанасия Никитина 1466–1472 гг. / Под ред. С. Н. Кумкес; сост. И. Г. Веритэ; пер. Н. С. Чаева. М.: Географгиз, 1960. 131 с.

Хожение 1986 — Хожение за три моря Афанасия Никитина / Изд. подгот. Я. С. Лурье и Л. С. Семенов. Л.: Наука, 1986. 218 с.

Хожение 2003 — Хожение за три моря Афанасия Никитина / Под ред. С. Н. Кистерева, Л. А. Тимошиной, В. П. Козлова, Л. М. Сориной и др. Тверь: Архивный отдел Тверской обл., 2003. 169 с.

Хожение 2024 — Хожение за три моря Афанасия Никитина (سه دریا آفاناسی نیکیتین گذر از) / Пер. с рус. на перс. М. Яхьяпур, Дж. Каримиی-Мотаххар. Тегеран, 2024. 256 с. (На фарси).

Хрусталев — *Хрусталев Д. Г.* «Тетради» купца Афанасия // Текст и традиция. 2025. № 13. С. 7–51.

Шумовский 1957 — *Шумовский Т. А.* Три неизвестные лоции Ахмада ибн Маджида, арабского лоцмана Васко да-Гамы, в уникальной рукописи Института востоковедения АН СССР / Предисл. Д. А. Ольдерогге. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1957. 194 с.

Шумовский 1986 — *Шумовский Т. А.* По следам Синдбада Морехода: Океанская Аравия. М.: Мысль, 1986. 141 с.

Шумовский 1999 — *Шумовский Т. А.* Последний «лев арабских морей»: Жизнь арабского мореплавателя и поэта Ахмада ибн Маджида, наставника Васко да Гамы. СПб.: Изд-во С.-Петерб. ун-та, 1999. 211 с.

Afanasy — *Afanasy Nikitin*'s Voyage Beyond Three Seas / Trad. by S. Apresyan. Moscow: Raduga, 1985. 66 p.

Ahmad — *Ahmad A.* Gwadar: A Historical Kaleidoscope // Policy Perspectives. 2016. Vol. 13, No. 2. P. 149–166.

As Gavetas — As Gavetas da Torre do Tombo. Lisbon: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960. Vol. 1: (Gav. I–II). 944 p.

Balachandran — *Balachandran J. G.* Malik Ayāz // Christian-Muslim Relations: A Bibliographical History. Vol. 7: Central and Eastern Europe, Asia, Africa and South America (1500–1600) / Ed. by D. Thomas & J. Chesworth with J. Azumah, S. Grodz, A. Newman, D. Pratt. Leiden; Boston: Brill, 2015. P. 768–773.

Barbosa 1550 — Libro di *Odoardo Barbessa* Portoghese dell' Indie orientali // Delle Navigationi et Viaggi [raccolto gia da M. Gio. Battista Ramusio. Vol. 1]. In Venetia, 1550. P. 310–348.

Barbosa 1866 — A description of the coasts of East Africa and Malabar in the beginning of the sixteenth century by *Duarte Barbosa*, a portuguese / Transl. from an early spanish MS in the Barcelona Library with notes and a preface by H. E. J. Stanley. London: Hakluyt Society, 1866. 336 p.

Barbosa 1918 — The book of *Duarte Barbosa*. An account of the countries bordering on the Indian Ocean and their inhabitants, written by Duarte Barbosa, and completed about the year 1518 A.D. / Transl., ed. and annot. by M. L. Dames. London: Hakluyt Society, 1918. Vol. 1. 238 p.

Barros 1777a — Da Asia de *João de Barros*. Lisboa: Regia Officina Typografica, 1777. Vol. 1, pt. 2. 448 p.

Barros 1777b — Da Asia de *João de Barros*. Lisboa: Regia Officina Typografica, 1777. Vol. 2, pt. 1. 573 p.

Barros 1777c — Da Asia de *João de Barros*. Lisboa: Regia Officina Typografica, 1777. Vol. 4, pt. 1. 638 p.

Bayley — *Bayley E. C.* The Local Muhammadan Dynasties. Gujarat. London: W. H. Allen and Co., 1886. 520 p.

Bordbar, Lorenz, Moghaddam, Burchard — *Bordbar M. H., Lorenz M., Moghaddam S., Burchard H.* The Persian Gulf and Oman Sea: Climate variability and trends inferred from satellite observations // Estuarine, Coastal and Shelf Science. 2024. Vol. 296, No. 108588. P. 1–16.

Brown — *Brown J. M.* The Khozhenie za tri morya of Afanasy Nikitin. A critical edition. Thesis submitted for the degree of Master of Arts. University if Durham (Department of Russian), April 1984. 285 p.

Castanheda — História do Descobrimento & Conquista da Índia pelos Portugueses por Fernão Lopes de Castanheda. 3ª ed. conforme a edição princeps revista e anotada por Pedro de Azevedo. Livros I e II. Coimbra : Imprensa da Universidade, 1924. 504 p.

Correa — Lendas da India por *Gaspar Correa*. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1859. T. 1, pt. 2. P. 493–1013.

Dowson, Elliot — The History of India, As Told By Its Own Historians. The Muhammadan Period / Ed. from the posthumous papers of the late H. M. Elliot by J. Dowson. Allahabad: Kitab Mahal Private Ltd., 1867. Vol. 1. 541 p.

Ferishta — History of the Rise of the Mahomedan Power in India, till the year A. D. 1612 / Transl. from the original persian of Mahomed Kasim Ferishta, by J. Briggs. London, 1829. Vol. 4. 423 p.

Fitch — The voyage of M. Ralph Fitch marchant of London, 1583–1591 // Collection of the Early Voyages, Travels and Discoveries of the English Nation / Ed. by R. Hakluyt London, 1599. Vol. 2, part 1. P. 250–265.

Gawan — *Khvajah Imad al-Din Mahmud Gawan. Riyāz al-Inshā'* / Ed. Chand bin Husain. Hyderabad: Dara at-Tabb Sarkar, 1948. 427 с. (На фарси).

Haig — *Haig M. R.* The Indus Delta Country. A Memoir, Chiefly on Its Ancient Geography and History. London: Kegan Paul, Trench, Trübner & Co., 1894. 148 p.

Hajji ad-Dabir — *Abdullāh Muḥammad al-Makki al-Āṣafi al-Ulughkhāni ḥājjī ad-Dabīr*. Zafar ul Wālih bi Muzaffar wa Ālihi. An Arabic History of Gujarat / Transl. by M. F. Lokhandwala. Baroda: Oriental Institute, 1970. Vol. 1. 475 p.

Kempgen — *Kempgen S.* Afanasij Nikitin: Reise über drei Meere (Xoženie za tri morja, 1468–1474). Bd. I: Facsimiles — diplomatische Edition — Karten — Bibliographie. Bamberg: University of Bamberg Press, 2020. 338 S. (Bamberger interdisziplinäre Mittelalterstudien; [Bd.] 14).

Khalilieh — *Khalilieh H. S.* Islamic law of the Sea. Freedom of Navigation and Passage Rights in Islamic Thought. Cambridge University Press, 2019. 287 p.

Kunin — *Kunin K. I.* Hinter drei Meeren. Berlin: Verlag Neues Leben, 1951. 195 s.

Le Guillou — Le voyage au-delà des trois mers d'Afanasij Nikitin (1466–1472) / Intr., transl. du vieux-russe et notes par J.-Y. Le Guillou. Quebec: Presse Coméditex, 1978. 118 p.

Lesný — Putování ruského kupce Afansije Nikitina přes tři more v XV století do Indie / Připravil V. Lesný. Praha: Slovanské nakladatelství, 1951. 110 s.

Major — India in the Fifteenth Century. Being a Collection of Narratives of Voyages to India, in the Century preceding the Portuguese Discovery of the Cape of Good Hope; from Latin, Persian, Russian, and Italian Sources, now First Translated into English / Ed. with an introduction by R. H. Major. London: Hakluyt Society, 1857. 262 p.

Mathew — *Mathew K. S.* Portuguese and the Sultanate of Gujarat (1500–1573). Delhi: Mittal Publ., 1986. 264 p.

Meyer — *Meyer K. H.* Die Fahrt des Athanasius Nikitin über die drei Meere. Reise eines russischen Kaufmannes nach Ostindien 1466–1472. Leipzig: Historia-Verlag Paul Schraepler, [1920]. 48 S.

Morris — *Morris A. S.* The Journey beyond Three Seas // The Geographical Journal. 1967. Vol. 133, № 4. Dec. P. 502–508.

Nikitin — Die Fahrt des Afanassij Nikitin über drei Meere (1466–1472), von ihm selbst niedergeschrieben / Vorwort N. Gurjew, ins Deutsche übersetzt von Ilse Mirus. München: Laokoon-Verlag, 1966. 84 S.

Nikitine — Athanase Nikitine. Le Voyage au delà des trois mers / Intr., transl. et notes de Charles Malamoud. Suive d'une littéraire par Nicolas Troubetzkoy. Paris: François Maspero, 1982. 132 p.

Nicolini — *Nicolini B.* The Port of Gwadar and Its Relationships with Oman // Studies on Ibadism and Oman. Vol. 10. The Ports of Oman / Ed. by A. Al Salimi and E. Staples. Hildesheim-Zurich; N. Y.: Georg Olms Vlg., 2016. P. 247–260.

Pearson — *Pearson M. N.* Merchants and rulers in Gujarat. The response to the Portuguese in the sixteenth century. Berkeley; L. A.; London: University of California Press, 1976. 178 p.

Pires — The Suma Oriental of *Tomé Pires*, an account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512–1515, and The Book of Francisco Rodrigues, rutter of a voyage in the Red Sea, nautical rules, almanack and maps, written and draw in the East before 1515 / Transl. and ed. by A. Cortesão. London: The Hakluyt Society, 1944. Vol. 1. 229 p.

Pithawalla — Sind's Changing Map. An Album Containing 51 Old and Rare Maps of Sind with Critical and Explanatory Notes on them / Collected by M. B. Pithawalla. Karachi: Union, 1938. 34 p.

Purnama, Al-Barwani — *Purnama A., Al-Barwani H. H.* Spreading of brine waste discharges into the Gulf of Oman // Desalination. 2006. Vol. 195. P. 26–31.

Sidi Ali Reis — The Mirror of Countries, or The Adventures of *Sidi Ali Reis* // The sacred books and early literature of the East. N. Y.; London: Parke, Austin and Lipscomb Inc., 1917. Vol. 6: Medieval Arabic, Moorish and Turkish / With an historical survey and descriptions by Ch. F. Horne. P. 327–395.

Shah — *Syed Shakir Ali Shah*. Juna Shah Bunder: A Controversial Site Excavation Results // Islamic Studies. 1996. Vol. 35, № 1. P. 71–85.

Sherwani 1942 — *Sherwani H. K.* Mahmud Gawan. The Great Bahmani Wazir. Allahabad: Allahabad Law Journal Press, 1942. 268 p.

Sherwani 1973 — History of Medieval Deccan (1295–1724) / Ed. by H. K. Sherwani; Joint ed. P. M. Joshi. Hyderabad: The Government of Andhra Pradesh, 1973. Vol. 1. 653 p.

Subhan — *Subhan A.* Malik Ayāz // The Encyclopaedia of Islam. New ed. Leiden: E. J. Brill, 1991. Vol. 6: Mahk-Mid. P. 269–270.

Tibbetts — *Tibbetts G. R.* Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portuguese being a translation of Kitāb al-Fawā'id fi usui al-bahr wa'l-qawā'id of Ahmad b. Mājid al-Najdï. London: The Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1971. 614 p.

Varthema — The Travels of Ludovico di Varthema in Egypt, Syria, Arabia Deserta and Arabia Felix, in Persia, India, and Ethiopia, A. D. 1503 to 1508 / Transl. by J. W. Jones; ed. by G. P. Badger. London: The Hakluyt Society, 1863. 492 p.

Yule, Burnell — *Yule H., Burnell A. C.* Hobson-Jobson: A glossary of colloquial Anglo-Indian words and phrases, and of kindred terms, etymological, historical, geographical and discursive. New ed. edited by W. Crooke. London: J. Murray, 1903. 1022 p.

References

Ahmad, A. (2016). 'Gwadar: A Historical Kaleidoscope', *Policy Perspective*. Vol. 13, No. 2, 149–166. (In Eng.)

Apresyan, S., transl. (1985). *Afanasy Nikitin*'s *Voyage Beyond Three Seas*. Moscow: Raduga Publ. 66 p. (In Eng.)

Balachandran, J. G. (2015). 'Malik Ayāz', in: D. Thomas & J. Chesworth, J. Azumah, S. Grodz, A. Newman, D. Pratt, eds. *Christian-Muslim Relations: A Bibliographical History. Vol. 7: Central and Eastern Europe, Asia, Africa and South America (1500–1600)*. Leiden; Boston: Brill, 2015, 768–773. (In Eng.)

Balandin, R. K., Markin, V. A. (2000). *Sto velikikh geograficheskikh otkrytii* [*One Hundred of Great Geographical Discoveries*]. Moscow: Veche Publ., 480 p. (In Russ.)

Bartol'd, V. V. (2003). *Raboty po istoricheskoi geografii i istorii Irana* [*Works on the Historical Geography and History of Iran*]. Moscow: Vostochnaia literature Publ., 659 p. (In Russ.)

Bobrov, A. G. (2023). *Efrosin Belozerskii v poiskakh Raia* [*Efrosin Belozerskii in Search of Paradise*]. St. Petersburg: Aleteiia Publ., 265 p. (In Russ.)

Bobrov, A. G. (2025). 'Voprosy perevoda i kommentirovaniia "Khozheniia za tri moria" Afanasiia Nikitina' ['To the Translation and Commentary on Afanasy Nikitin's *Journey Beyond the Three Seas*'], *Issledovatel'skii zhurnal russkogo iazyka i literatury* (Tegeran). Vol. 13, 1, 11–27. (In Russ.)

Bogdanov, A. P., ed. (2024). Nikitin A. *Khozhenie za tri moria* [*A Journey Beyond the Three Seas*]. Moscow: Al'ma-mater Publ., 415 p. (In Russ.)

Bordbar, M. H., Lorenz, M., Moghaddam, S., Burchard, H. (2024). 'The Persian Gulf and Oman Sea: Climate Variability and Trends Inferred From Satellite Observations', *Estuarine, Coastal and Shelf Science*. Vol. 296, No. 108588, 1–16. (In Eng.)

Brown, J. M. (1984). *The Khozhenie za Tri Morya of Afanasy Nikitin. A Critical Edition*. Thesis submitted for the degree of Master of Arts. University if Durham (Department of Russian). 285 p. (In Eng.)

Iakh'iapur, M., Karimi-Motakhkhar, Dzh., transl. (2024). *Khozhenie za tri moria Afanasiia Nikitina* (گذر از سه دریا آفاناسی نیکیتین) [*A Journey Beyond the Three Seas by Afanasy Nikitin*]. Tegeran, 256 p. (In Farsi)

Karimi-Motakhkhar, Dzh., Iakh'iapur, M. (2024). 'Toponimiia Persii v "Khozhenii za tri moria" Afanasiia Nikitina' ['Toponymy of Persia in the *Journey Beyond the Three Seas* by Afanasy Nikitin'], in: *Ot Kaspiia do Persidskogo zaliva: Po sledam Afanasiia Nikitina* [*From the Caspian to the Persian Gulf: In the Footsteps of Afanasy Nikitin*]. Tegeran, Babolsar, 27. (In Russ.)

Kempgen, S. (2020). *Afanasij Nikitin: Reise über drei Meere (Xoženie za tri morja, 1468–1474). Bd. I: Facsimiles — diplomatische Edition — Karten — Bibliographie*. Bamberg: University of Bamberg Press. 338 p. (Bamberger interdisziplinäre Mittelalterstudien; [Bd.] 14). (In German)

Khalilieh, H. S. (2019) *Islamic law of the Sea. Freedom of Navigation and Passage Rights in Islamic Thought*. Cambridge University Press. 287 p. (In Eng.)

Khrustalev, D. G. (2025). '"Tetradi" kuptsa Afanasiia' ['The Notebooks of the Merchant Afanasy'], *Tekst i traditsiia* [*Text and Tradition*], 13, 7–51. (In Russ.)

Kisterev, S. N., Timoshina, L. A., Kozlov, V. P., Sorina, L. M. et al., eds. (2003). *Khozhenie za tri moria Afanasiia Nikitina* [*A Journey Beyond the Three Seas by Afanasy Nikitin*]. Tver': Arkhivnyi otdel Tverskoi oblasti Publ., 169 p. (In Russ.)

Kuteinikov, S. E. (2024). *Afanasii Nikitin: palomnichestvo za tri moria* [*Afanasy Nikitin: Pilgrimage Beyond the Three Seas*]. Moscow: Lomonosov Publ., 232 p. (In Russ.)

Le Guillou, J.-Y., ed. (1978). *Le voyage au-delà des trois mers d'Afanasij Nikitin (1466–1472)*. Quebec: Presse Coméditex. 118 p. (In French)

Lur'e, Ya. S., Semenov, L. S., eds. (1986). *Khozhenie za tri moria Afanasiia Nikitina* [*A Journey Beyond the Three Seas by Afanasy Nikitin*]. Leningrad: Nauka Publ., 218 p. (In Russ.)

Malamoud, Ch. (1982). *Athanase Nikitine. Le Voyage au delà des trois mers*. Paris: François Maspero, 1982. 132 p. (In French)

Maleto, E. I. (2005). *Antologiia khozhenii russkikh puteshestvennikov, XII–XV veka* [*Anthology of the Journeys of Russian Travelers of the 12th–15th Centuries*]. Moscow: Nauka Publ., 437 p. (In Russ.)

Mathew, K. S. (1986). *Portuguese and the Sultanate of Gujarat (1500–1573).* Delhi: Mittal Publ. 264 p. (In Eng.)

Nepomniashchii, N. N. (2010). *Russkaia Indiia* [*Russian India*]. Moscow: Veche Publ., 352 p. (In Russ.)

Nicolini, B. (2016). 'The Port of Gwadar and Its Relationships with Oman', *Studies on Ibadism and Oman*. Vol. 10. The Ports of Oman. Hildesheim-Zurich; N. Y.: Georg Olms Vlg., 247–260. (In Eng.)

Pearson, M. N. (1976). *Merchants and Rulers in Gujarat. The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century*. Berkeley; L. A.; London: University of California Press. 178 p. (In Eng.)

Prokof'ev, N. I., ed. (1980). *Khozhdenie za tri moria Afanasiia Nikitina* [*A Journey Beyond the Three Seas by Afanasy Nikitin*]. Moscow: Sovetskaia Rossiia Publ., 207 p. (In Russ.)

Purnama, A., Al-Barwani, H. H. (2006). 'Spreading of Brine Waste Discharges into the Gulf of Oman', *Desalination*. Vol. 195, 26–31. (In Eng.)

Semenov, L. S. (1980). *Puteshestvie Afanasiia Nikitina* [*The Journey of Afanasy Nikitin*]. Moscow: Nauka Publ., 145 p. (In Russ.)

Sherwani, H. K., ed. (1973). *History of Medieval Deccan (1295–1724)*. Hyderabad: The Government of Andhra Pradesh. Vol. 1. 653 p. (In Eng.)

Shumovskii, T. A. (1986). *Po sledam Sindbada Morekhoda. Okeanskaia Araviia* [*In the Footsteps of Sinbad the Sailor. Oceanic Arabia*]. Moscow: Mysl' Publ., 141 p. (In Russ.)

Shumovskii, T. A. (1999). *Poslednii "lev arabskikh morei". Zhizn' arabskogo moreplavatelia i poeta Akhmada ibn Madzhida, nastavnika Vasko da Gamy* [*The Last Lion of the Arabian Seas: The Life of the Arab Navigator and Poet Ahmad ibn Majid, Vasco da Gama's Mentor*]. St. Petersburg: Izdatel'stvo Sankt-Peterburgskogo universiteta, 211 p. (In Russ.)

Shumovskii, T. A., ed. (1985). Akhmad Ibn Madzhid. *Kniga pol'z ob osnovakh i pravilakh morskoi nauki. Arabskaia morskaia entsiklopediia XV v.* [*A Book of Useful Information on the Principles and Rules of Marine Science. The Arabic*

Maritime Encyclopedia]. Moscow: Vostochnaia literatura Publ. Vol. 1, 594 p. (In Russ.)

Shumovskii, T. A., Matveev, A. S., eds. (2011). Sulaiman al-Makhri. *Makhriiskaia opora dlia tochnogo opredeleniia [osnov] morskikh nauk* [*Makhry Support for the Precise Definition of the Foundations of Marine Sciences*]. Moscow: Mardzhani Publ., 424 p. (In Russ.)

Sinitsyna, I. V., ed. (1987). *Vse narody edino sut'* [*All Nations Are One*]. Moscow: Molodaia gvardiia Publ., 684 p. (In Russ.)

Subhan, A. (1991). 'Malik Ayāz', in: *The Encyclopaedia of Islam.* Brill. Vol. 6: Mahk-Mid, 269–270. (In Eng.)

Syed Shakir Ali Shah (1996). 'Juna Shah Bunder: A Controversial Site Excavation Results', *Islamic Studies*. Vol. 35, 1, 71–85. (In Eng.)

Teten'kina, T. G., ed. (2004). Nikitin A. *Khozhdenie za tri moria 1466–1472* [*A Journey Beyond the Three Seas 1466–1472*]. Kaliningrad: Iantarnyi skaz Publ., 118 p. (In Russ.)

Tolstov, V. A. (2023). *Afanasii Nikitin*. Moscow: Molodaia gvardiia Publ., 247 p. (In Russ.)

Vitashevskaia, M. N. (1972). *Stranstviia Afanasiia Nikitina* [*The Wanderings of Afanasy Nikitin*]. Moscow: Mysl' Publ., 118 p. (In Russ.)